

[illegible]
Fot. J. Lekszycki

ZWALCZAJMY „DZIKĄ" TURYSTYKĘ

Wspólna idea łączy ludzi w określone grupy współpracujące i pomagające sobie nawzajem. Jestto objaw uzasadniony zarówno instynktami społecznemi jak też dobrze zrozumianym interesem jednostek rozumiejących, że zbiorowy wysiłek zapewnić może łatwiejsze osiągnięcie celu, oraz szereg udogodnień. Ten zmysł organizacyjny występuje w turystyce bardzo silnie i ma liczne formy w wyspecjalizowanych instytucjach turystyki czynnej.

W ciągu kilku lat ostatnich ruch turystyczny w naszym kraju rozwinął się bardzo poważnie pod wpływem stosownej propagandy i obudzonego zainteresowania powszechnego. Ilość ludzi uprawiających ruch wycieczkowy w najrozmaitszych jego postaciach powiększyła się wielokrotnie w porównaniu ze stanem z przed niewielu jeszcze lat. W przyszłości zaś spodziewać się trzeba dalszego powiększenia zastępów turystycznych w Polsce, głównie z uwagi na to, że zamiłowania turystyczne zostały zaszczepione w szerokich kręgach młodzieży. Jednakże należy stwierdzić, że w ślad za ilościowym wzrostem miłośników turystyki, nie postępuje należyte wzmożenie szeregów turystów zorganizowanych. Dlatego też



jednem z najważniejszych zagadnień organizacyjnych turystyki czynnej w dobie obecnej jest zrzeszanie turystów.

Postulat ten nie jest bynajmniej wyrazem egoistycznych potrzeb poszczególnych organizacyj, które przez wzrost członków zwiększyć mogłyby swe dochody i łatwiej swe zadania spełnić. Urzeczywistnienie zaznaczonego postulatu jest poważną koniecznością całej polskiej turystyki, gdyż pozwoli na utrzymanie ideowego poziomu ruchu, na należyte kształcenie szerokich mas zamierzających turystykę uprawiać, oraz na szybsze zagospodarowanie terenu.

Turystyka nie powinna być uprawiana w dzikich formach przez ludzi chodzących luzem, a nie mających dostatecznego wyrobienia i doświadczenia. Prowadzi to bardzo łatwo do wypaczenia turystycznej działalności, oraz do obniżenia ideowego poziomu turystyki. Poza tem dzika turystyka jest częstokroć równoznaczna z turystyką niekulturalną, a przecież chodzi o to, aby ludzkość umiała w sposób należyty korzystać z wielkich moralnych i wychowawczych wartości ruchu wycieczkowego.

W tem miejscu zaznaczyć należy, że nie chodzi bynajmniej o eliminowanie z turystyki czynnika swobody. Jest to czynnik tak cenny, że o jego usunięciu względnie nawet częściowem ograniczeniu nie może być mowy. Chodzi jedynie o to, aby miłośnicy turystyki współpracowali ze sobą na podstawie pewnej wspólnej idei, reprezentowanej nazewnątrz organizacyjnemi formami danej instytucji turystyki czynnej.

Gdy obserwujemy rozwój tego zagadnienia zagranicą widzimy, że pęd do zrzeszania się turystów jest wszędzie bardzo duży i że poszczególne towarzystwa oraz związki liczą tam setki tysięcy członków. Dzięki takiemu zrozumieniu konieczności zrzeszenia się ze strony społeczeństwa, organizacje zagraniczne rozporządzają potężnemi środkami i mogą realizować swe zadania w stopniu nieraz doskonałym. Znacznie ważniejszą jednak jest okoliczność, że dana organizacja wpływać może na sfery bardzo szerokie, co ułatwia jej zaszczepienie i przeprowadzenie doniosłych koncepcyj turystycznych w społeczeństwie.

Postęp zrzeszania się turystów polskich w istniejących organizacjach turystyki czynnej jest powolny. Wprawdzie odnośne cyfry najpotężniejszych naszych towarzystw i związków są — jak na stosunki polskie — poważne, jednakże w porównaniu z zagranicznemi osiągnięciami są niewielkie. Nie stoją one w żadnym stosunku: ani do ilości mieszkańców naszego kraju, ani do ilości ludzi faktycznie turystykę uprawiających, ani też do wartości i sprawności naszych organizacyj turystyki czynnej, których poziom jest wysoki i które zasługują na poparcie.

Społeczeństwo polskie nie zrzesza się łatwo, a jeżeli to czyni, to zwykle w widoku bezpośrednich korzyści materjalnych, w postaci różnych ulg i udogodnień, które dane towarzystwo dla swych członków umiało wyjednać. W zależności też od rozmiarów tych udogodnień, fluktuuje ilość członków w towarzystwach w sposób bardzo znamienny. W szeregach członków, niewielu stosunkowo jest takich, którzy zrzeszają się z głęboko odczuwanej potrzeby organizowania się. Przeważają ludzie liczący na ulgi i udogodnienia.

Nie można w zasadzie zaprzeczać, że członkowie powinni od swych towarzystw otrzymywać możliwie dużą ilość ulg i udogodnień. Toteż nasze turystyczne organizacje usilnie zabiegają o wartościowe świadczenia dla swych członków. Jednakże nie można zgodzić się z tendencją, aby wyłącznym motywem zrzeszania się były tylko korzyści materjalne. Obok nich bowiem towarzystwa realizują doniosłe idee, które winny być drogie każdemu człowiekowi uprawiającemu turystykę w Polsce.

Zrzeszanie szerokich sfer miłośników ruchu turystycznego ma poza tem swe uzasadnienie z uwagi na ogólne zdrowie społeczne. Niektóre bowiem postaci wykonywania turystyki związane są z mniejszem lub większem niebezpieczeństwem. W formach zorganizowanych niebezpieczeństwo to łatwiejsze jest do ograniczenia względnie usunięcia niż wtedy, gdy ruch wycieczkowy odbywa się bez porządku w postaci tak zwanej „dzikiej turystyki".

Typowym dowodem niebezpieczeństwa, jakie związane jest z uprawianiem dzikiej turystyki, jest nadmierna ilość wypadków, jaka zdarza się przeważnie wśród sfer niezrzeszonych zimowych turystów-narciarzy. Ludzie, którzy idą w teren niedostatecznie wyszkoleni, podlegają wypadkom bardzo łatwo. Niedostatecznie wyszkoleni są dlatego, ponieważ nie należąc do żadnego towarzystwa, nie przechodzą nagół prawidłowych kursów wstępnych. Częstokroć szkoleni są oni przez ludzi nieodpowiedzialnych, czy też nie kontrolowanych przez powołaną organizację. W terenie zaś górskim, podczas odbywania wycieczek, nie mają tacy dzicy turyści możności postępowania i wzmagania swego doświadczenia. Nie mają bowiem odpowiednich przykładów, dzięki którym mogliby się turystycznie wyrobić. Natomiast wszystkie potrzebne czynniki dla racjonalnego uprawiania ruchu wycieczkowego nabyć można tylko w uporządkowanych formach, a więc w organizacjach turystyki czynnej. Tu zaś — jak doświadczenie uczy — wypadków jest niewiele.

To samo dotyczy letniego ruchu górskiego, w którym zdarza się mnóstwo wypadków, wynikających z niedostatecznego wyszkolenia turystycznego i żadnego prawie doświadczenia chodzących po górach początkujących dzikich turystów górskich. Nasze towarzystwa turystyczne i narciarskie mają mnóstwo dowodów na to, że ogromna większość wypadków związanych z uprawianiem turystyki zdarza się wśród ludzi niezrzeszonych luzem chodzących na wycieczki.

Trudno postawić zasadę, aby każdy człowiek urządzający sobie wycieczki należał koniecznie do jakiegoś towarzystwa. Jest mnóstwo form wycieczkowych takich, które doskonale nadają się do uprawiania bez konieczności należenia do organizacji. Niemniej jednak we wszystkich formach turystyki wyspecjalizowanej należy wymagać, aby zasada zrzeszenia realizowana była konsekwentnie i możliwie na największą skalę. Trzeba bowiem podkreślić, że turystyka wyspecjalizowana wymaga mnóstwa urządzeń, inwestycyj, udogodnień i t. p., do których stworzenia każdy korzystający z nich winien się w pewnym stopniu przyczynić. Nie można skazywać małej stosunkowo garstki turystów na to, aby przeprowadzali olbrzymie prace i udostępniali turystykę dla mas, które niczem do tych inwestycyj nie przyczyniając się pasorzytują niejako na pracy tej garstki.

Im więcej będzie turystów zrzeszonych, tem łatwiej będzie poprawić warunki rozwojowe turystyki, tem niższe mogą być świadczenia, jakie poszczególni członkowie wzamian za różne urządzenia opłacać będą towarzystwom. Im więcej będzie turystów zrzeszonych, tem łatwiej krzewić się będą ważne idee wśród społeczeństwa i tem szybszą będzie ich realizacja.

Dlatego też każdy turysta zrzeszony, należący do któregokolwiek towarzystwa czy związku w Polsce, winien współdziałać w akcji organizowania turystów luzem chodzących. W ten sposób przyczyni się nie tylko do wzmożenia siły swej organizacji macierzystej, ale równocześnie współdziałać będzie w podniesieniu turystyki polskiej do poziomu, na jakim powinna się ona znajdować w państwie kulturalnem.

Stanisław Faecher

O WYTYCZANIU SZLAKÓW NARCIARSKICH

W związku z poniższym artykułem p. inż. M. Kozłowskiego wyjaśniamy, że specjalna podkomisja, wyłoniona z Komisji Porozumiewawczej P. T. T. i P. Z. N. opracowała szczegółową instrukcję dla znakowania szlaków górskich, w której jest między innemi przewidziane znakowanie pionowe na najtłumniej uczęszczanych szlakach narciarskich zapomocą tyczek, usuwalnych na lato. Instrukcja ta ma być dyskutowaną na tegorocznym zjeździe karpackim w maju. Będzie tam miejsce na rozpatrzenie cennych uwag inż. M. Kozłowskiego co do ew. znakowania zimowego szlaków zapomocą kopczyków, a nie tyczek; projekty analogiczne zostały poruszone także z innych stron. *Redakcja*

Tragedja na Babiej Górze, której ofiarą padły cztery życia ludzkie, wywołała cały szereg artykułów w prasie na temat należytego zabezpieczenia turystów-narciarzy przed podobnemi wypadkami w przyszłości. Wielu mniejszych lub większych fachowców w tej materji podawało różne projekty, jakoby racjonalnej budowy urządzeń turystycznych w naszych górach, wytykając braki takich urządzeń dotychczas.

Rozpatrując podawane w prasie projekty zmiany naszych dotychczasowych urządzeń turystycznych, jestem zdania, iż niewiele z nich dałoby się zastosować w terenie i to tak ze względów praktycznych jak i estetycznych, jakoteż wreszcie i ze względów wychowawczych.

Nie rozwiążą bowiem sprawy błądzenia w górach, w przypadku niekorzystnych warunków atmosferycznych, takie pomysły jak: umieszczanie w schroniskach, czy na schroniskach, ryczących syren lub dzwonów bijących na alarm, albo wreszcie latarń (morskich?) o wielkiej sile światła. Nie wiadomo również, ktoby pokrywał wydatki związane z tego rodzaju wątpliwej wartości inowacjami. Trudno wymagać od towarzystw prowadzących gospodarkę w górach, aby one pokryły, ze swoich nader skromnych funduszów, wydatki na podobne inwestycje. Trudno również wymagać, ażeby władze rządowe finansowały takie projekty, tembardziej, że w polskich górach dużo o wiele poważniejszych inwestycyj czeka na swoją kolej.

Uważam dalej, że ze względów natury estetycznej, pomysły takie są wręcz fatalne. Przecież poto idziemy w góry, ażeby bodaj przez pewien czas przebywać zdala od zgiełku miejskiego. Należy przecież uszanować majestat przewspaniałej zimy górskiej!

Jeżeli chodzi o względy pedagogiczne, to jako narciarz i turysta starszej generacji jestem zdania, że nie powinno się stwarzać w górach takich urządzeń, któreby młodsze pokolenie wychowały na niedołęgów i stuprocentowych „patałachów".

Zresztą, na szczęście, nasi młodzi narciarze emancypują się już z pod wpływów czynników propagujących turystykę hotelarską, czego dowodem są ostatnio czynione próby wprowadzenia w życie nowej, jak na nasze stosunki, a tak pięknej formy turystyki narciarskiej, jaką jest niezaprzeczenie obozownictwo zimowe.

Nie mogę również nazwać szczęśliwym pomysłu umieszczania słupów, drągów, czy też żerdzi, jako drogowskazów w miejscach niezalesionych, oraz powyżej granicy lasów. Drągi takie miałyby być zdejmowane na lato, jako szpecące krajobraz. Dlaczego drągi miałyby szpecić krajobraz górski w lecie, a w zimie go upiększać, tego naprawdę nie rozumiem a takich jak ja — nierozumiejących tego — jest niezawodnie bardzo wielu w Polsce.

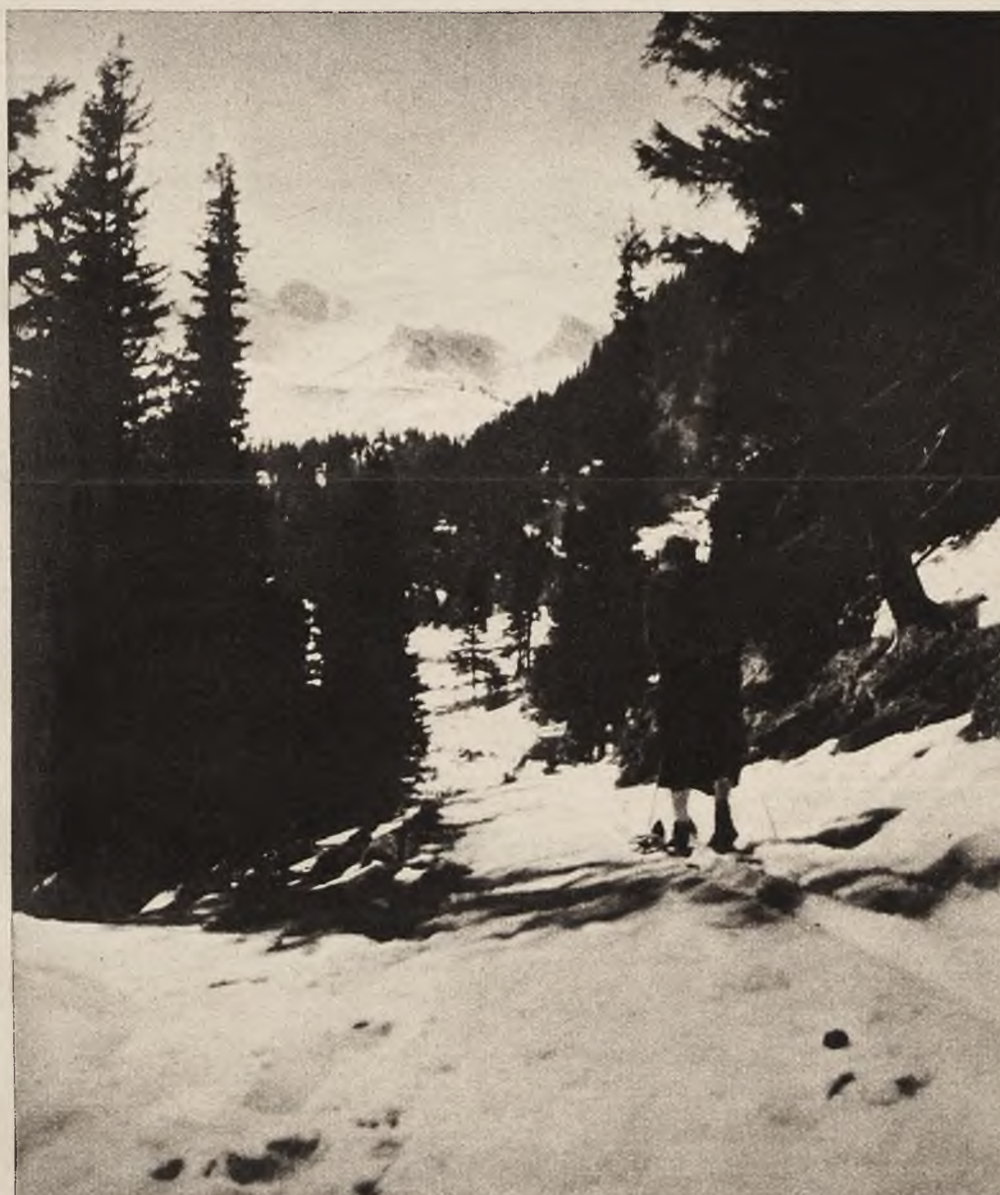
Nad zagospodarowaniem turystycznem w górach pracuję oddawna i sam, przy pomocy robotników umieszczałem słupy drogowskazowe na pewnych szlakach. Okazało się, że znaczenie w ten sposób szlaków jest nader kosztowne, zaś efekt końcowy żaden, gdyż słupy przeważnie wkrótce znikały, albo skradzione przez pastuchów lub też, co ze wstydem stwierdzić muszę, zostawały zużyte przez „turystów" na opał. Obawiam się, czy w tych wypadkach pomogłaby ustawa o ochronie urządzeń turystycznych, której ukazania nie możemy się doczekać. Wszak dotychczas jeszcze padają ofiarą wandalizmu tubylców, budowane z takim nakładem pracy i pieniądza, wieże triangulacyjne na szczytach.

Najbardziej odpowiednią, pod każdym względem, formą drogowskazów górskich są, zdaniem mojem, kopczyki, budowane z kamieni, bądź też sypane z ziemi, a umieszczane w mniejszych lub większych odległościach wzajemnych, zależnie od konfiguracji terenu. Zastrzegam się, iż projekt mój nie jest żadną nowością, jest to już bowiem stosowane z powodzeniem zagranicą. Na wierzchołku takiego kopczyka należałoby umieścić kamień ze strzałką, wskazującą kierunek następnego kopczyka, a celem określenia położenia pewnych ważnych punktów orjentacyjnych, należałoby taki kamień zaopatrzyć także w pewne umówione znaki (np. cyfry lub litery). Znaki te powtórzone następnie w przewodnikach, przy opisie danej trasy i w mapach, spełniałyby znakomicie swoje zadanie, tak jak obecnie spełniają je częściowo kamienie graniczne, w odniesieniu do szlaków turystycznych, biegnących wzdłuż granicy Państwa.

Przy umieszczaniu tych kopczyków, trzebaby oczywiście wybierać trasy wolne od niebezpieczeństwa lawin. Ważną również rzeczą byłoby umieszczanie kopczyków w punktach, gdzie należy opuścić grań a rozpocząć zjazd zboczem. W tym wypadku kopczyk z kamieniem zaopatrzonym w odpowiedni znak, powinien stać w miejscu wolnem od tworzenia się nawisów. Kopczyki takie stanowiłyby drogowskazy i do schronisk położonych powyżej granicy lasu.

Wydatki związane z budową takich szlaków byłyby minimalne, zważywszy, że materjał t. j. kamień, ziemia i darń, znajduje się na miejscu, a robocizna u nas na wsi, jest bardzo tania.

Również koszty związane z konserwacją takich drogowskazów byłyby minimalne. Tego rodzaju znakowanie oddałoby niejednokrotnie cenne usługi i w lecie, kiedy w czasie mgły orjentacja w terenie jest wybitnie utrudniona. Jeżeli chodzi o stronę estetyczną, to oczywiście kopczyki takie nie zeszpeciłyby krajobrazu górskiego ani zimą ani latem, a rozwiązałyby problem racjonalnego wytyczania szlaków turystyczno-narciarskich.



Na narciarskim szlaku — Fot. Dr. A. Zieliński

Byłoby zadaniem Komisji Porozumiewawczej P. T. T. i P. Z. N. opracować wytyczne dla budowy takich drogowskazów, w kierunku ich kompletnej normalizacji. Ze względu na zbliżającą się porę letnią i rozpoczęcie okresu robót w górach,, poddaję powyższe moje uwagi pod rozwagę czynników miarodajnych.

Marjan Kozłowski



CZÓŁNO KANADYJSKIE

Jeziora poleskie — królestwo ryb, ptactwa wodnego, wydr i bobrów Fot. W. Ostrowski

Chcę powiedzieć parę słów o pewnym rodzaju łodzi turystycznej, o typie tak rozpowszechnionym zagranicą a tak mało u nas znanym. Mówię więc o czółnie kanadyjskiem, o tak zwanem „canoe" czyli „kanu" lub jeszcze popularniej — „kanadyjce".

Łódź ta posiada wybitne walory turystyczne i z tego względu zasługuje na uwagę. Ojczyzną jej jest północno-amerykańska kraina olbrzymich jezior i bystrych rzek. Przez długi czas czółno było tam jedynym środkiem transportowym, od chwili ruszenia lodów — aż do zamarznięcia nurtu. Trudne warunki żeglowania, bystrość prądu, sterczące z dna skały, katarakty wymagające „obnoszenia łodzi" po brzegu, wielkie fale na olbrzymich jeziorach — wszystko to złożyło się na powstanie typu łodzi zwinnej a jednocześnie bardzo statecznej, lekkiej a zarazem nadzwyczaj pakownej, krótko mówiąc — doskonałej łodzi turystycznej.



Rys. J. Bałuk

Prototyp „kanadyjki" posiadał szkielet z gęsto rozmieszczonych, giętych i cienkich żeberek, które obciągało się skórą albo jeszcze częściej — korą brzozową. Wyrabiane obecnie w Europie „kanadyjki" zmieniły swoje pokrycie, szkielet obszywa się zwykle cieniutkim fornirem dając na niego jeszcze pokrycie z płótna. Zwiększa to naturalnie ogólny ciężar łodzi lecz nadaje jej doskonałą gładką powierzchnię i znacznie wzmacnia konstrukcję.

Wyrabia się też kanadyjki całkowicie z drzewa, najczęściej cedrowego. Pozostały natomiast: wdzięczny kształt pirogi indyjskiej i walory nawigacyjne.

Rozpatrzmy pokolei zalety kanadyjki jako łodzi turystycznej. Przedewszystkiem waga: waha się ona od 25 do 50 kilogramów, ale znam wypadek, gdy jeden z moich przyjaciół skonstruował sobie czółno ważące... 18 kilogramów! Widzimy więc, że ciężar kanadyjek odpowiada mniejwięcej wadze kajaków i przy przenoszeniu przez przeszkody nie stanowi znacznych trudności. Swoją pakownością bije zato kanadyjka wszystkie łodzie turystyczne! Jeździłem kanadyjką sam, jeździłem we dwójkę, jeździłem we trójkę, jeździłem nawet we czwórkę! Jaki typ łodzi pozwoli na taką rozpiętość ilości pasażerów i wiosłujących? Dodajmy do tego, że zawsze dochodził do obciążenia spory bagaż i żywność na dłuższy okres czasu.

Wiosłuje się na kanadyjce krótkiem, jednopiórowem wiosłem. Jeden-z wiosłujących siedzi na dziobie — drugi na rufie, ewentualny trzeci i czwarty — pośrodku. Wiosłuje się z jednej strony, prowadząc pióro pionowo, tuż przy burcie. Wioślarz tylny jednocześnie steruje. Ten dziwny napozór i „powolny" sposób wiosłowania ma te zalety, że nie męczy i pozwala na „precyzyjne" prowadzenie łodzi, unika się skręcania jej to w jedną to w drugą stronę (ruch zygzakowaty biegu kajaka). Powolność kanadyjki należy do bajek, zależy tylko od stopnia zgrania się załogi i opanowania sposobu wiosłowania. Na regatach międzyuczelnianych (Warszawa 1932 i 1933) w kategorji „kanadyjek" zdobywając pierwsze miejsca miałem czasy nie wiele gorsze od czasów pierwszych „składaków" (trasa 3 kilometry pod i 3 km. z prądem). Ale nie zapominajmy że ten typ łodzi bynajmniej nie był budowany na regaty i jest wyłącznie typem turystycznym.

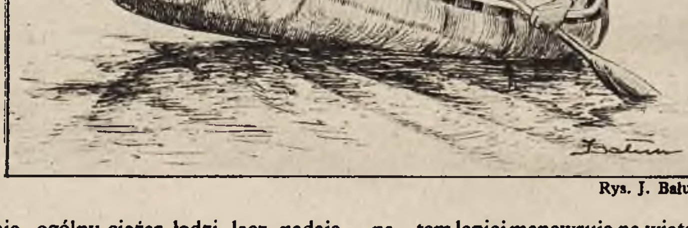
Siedzi się w kanadyjce dość wysoko na wygodnem, wyplatanem siedzeniu. Pozwala to na wygodne trzymanie nóg i pod tym względem (darujcie mi wyznawcy kajaków!) przewyższa kajaki. Można też wiosłować klęcząco.

Pod żaglem ten typ łodzi chodzi doskonale, im ciężej jest naładowana — tem lepiej manewruje na wietrze. Naturalnie ostro pod wiatr kanadyjka nie pójdzie, ale boczny — wykorzystuje dobrze. Ożaglowana i zaopatrzona w ster (którego się nie używa) nadaje się kanadyjka doskonale do użycia na morzu.

Wielką jej zaletą jest jeszcze — stateczność, niewywracalność. Beczkowaty profil poprzeczny i trzy nieduże kile pozwalają na wykonywanie nawet ryzykownych manewrów. Z kanadyjki można skakać do wody, można włazić wprost przez burtę bez obawy „pokazania dna".

Ten beczkowaty przekrój poprzeczny i szerokość (do 90 cmtr.) pozwalają też na wygodne spanie wewnątrz łodzi. Fakt ten oceni każdy kto wędrując podczas roztopów nie mógł na rozmokłych brzegach znaleźć miejsca pod namiot. Kanadyjka jest niezrównana na rzekach górskich. Francuzi zdobyli na kanadyjkach najtrudniejsze rzeki Alp, Pirenejów i zwłaszcza Masywu Centralnego.

Długość kanadyjki waha się około 5-ciu metrów, przy przewożeniu więc jej koleją płaci się tak samo jak za zwykły kajak. Konser-



Schemat czółna kanadyjskiego



Fot. W. Ostrowski



Na kanale Ogińskiego Fot. W. Ostrowski



Kanadyjką po wodach Suwalszczyzny Fot. W. Ostrowski

wacja jej niczem nie różni się od kajakowej. Nie zaleca się tylko pozostawiać kanadyjki na wodzie. To ostatnie ostrzeżenie zależne jest naturalnie całkowicie od rodzaju pokrycia burty.

Takie więc są zalety tego typu łodzi. Przejechałem ładnych parę tysięcy kilometrów szlaków wodnych i ze wszystkich typów używanych łodzi na pierwszem miejscu stawiam kanadyjkę. Na dalekie wyprawy jest doskonałą.

A jej wady? Naturalnie że są i decydującym się nabyć taką łódź należy zwrócić na nie uwagę. Największym minusem kanadyjek jest ich „nieportatywność". Przewożąc, nie można spakować łodzi jak składaka i zabrać z sobą do przedziału, trzeba przesłać przesyłką towarową i dość starannie opakować.



„Obnoszenie" przeszkody na szlaku Fot. W. Ostrowski

Drugą i bodaj ostatnią wadą jest cena. Są to łodzie naogół dość drogie i kanadyjka w doskonałem wykonaniu będzie kosztowała nie taniej od krajowego składaka. Przy nabywaniu łodzi tańszych (można mieć kanadyjki już w cenie 250—300 złotych) należy przedewszystkiem zbadać gatunek ich pokrycia i zwrócić uwagę czy obciągające burtę płótno jest dobrze przylepione do dykty.

Przerabianie kanadyjek na wiosła z dulkami (i takie dziwolągi się spotyka!!!) i t. p. nie ma najmniejszego sensu, zmienia zasadniczo charakter łodzi, tworzy się coś w rodzaju „ni pies — ni wydra" i szpeci haniebnie cudny kształt „pirogi indyjskiej".

Wiktor Ostrowski.



Przez rozlewiska Piny Fot. W. Ostrowski



Z żaglem na kanadyjce Fot. W. Ostrowski

POCIĄGI POPULARNE

Turystyka, podobnie jak i sport, istniała już w starożytności. Ale jako zjawisko społeczne, o ogromnem i wciąż wzrastającem znaczeniu, wystąpiła dopiero w XIX wieku, najpierw w Anglji, a później i w reszcie Europy. Póki ograniczała się do fantazji i kaprysów nielicznych, bogatych jednostek, nie miała znaczenia ogólnego. Uzyskiwała je dopiero w miarę rozrostu wszerz i wzdłuż.

Warunkiem tego rozrostu była demokratyzacja społeczeństw, a równocześnie wszechstronne ułatwienia podróżniczo-komunikacyjne. Kamieniem węgielnym rozkwitu turystyki była więc przedewszystkiem ogólna rozbudowa kolejnictwa, umożliwiająca turystykę szybką i tanią. Za siecią kolejową rosła sieć odpowiednich urządzeń pomocniczych, hoteli, dróg, ścieżek i schronisk. Zawsze jednak punktem wyjścia była dla niej stacja kolei żelaznej.

Cały ten ruch turystyczny przez długie lata mieścił się w dwu łożyskach: podróży indywidualnych oraz turystyki wakacyjnej, zrazu prawie wyłącznie letniej, później i zimowej. W miarę jednak postępu demokratyzacji i rozszerzenia świadomości olbrzymich społecznych, kulturalnych i zdrowotnych wartości turystyki — te dwa dotychczasowe typy uprawiania turystyki nie mogły wystarczeć.

I znowu z Anglji, ojczyzny nowoczesnej turystyki, przyszła nauka: żywiołowy ruch turystyczny w formie t. zw. week-end'u.

Człowiek współczesny nie chce być w swoich możliwościach turystycznych ograniczony do miesięcznego urlopu w roku. To mu nie może wystarczyć. Szuka on zatem takiej formy uprawiania czynnej turystyki, któraby umiała pogodzić jego zawodową pracę z oddawaniem się turystyce o każdej porze roku i z tem jaknajczęstszem i coraz bardziej dla mieszkańców miast niezbędnem t. zw. „odetchnięciem świeżem powietrzem", które regeneruje siły fizyczne i duchowe. Rozwiązanie tego problemu znalazł on właśnie w owych „końcówkach", w owych tłumnych wypadach z miast do wsi i najrozmaitszych ośrodków turystycznych przy każdej okazji niedziel, świąt i t. p.

Powodzenie, nieustanny rozwój i masowość turystyki week-end'owej są niezaprzeczone. Nic dziwnego, skoro ona właśnie jest dostępna stosunkowo najliczniejszej rzeszy mieszkańców miast.

I znowu trzeba stwierdzić: podstawowym warunkiem podtrzymania i rozwoju tego żywiołowego pędu jest odpowiednia współpraca kolei. Bez pomocy kolei nie byłoby możliwe ani należyte rozprowadzenie tego ruchu ani wogóle jego egzystencja.

Za przykładem Włoch znaleziono jednak znakomity instrument dla week-end'u, a to w specjalnych pociągach popularnych, które kierowane do najrozmaitszych wartościowych turystycznie okolic, umożliwiają masowe do nich wyjazdy, zarówno dzięki dogodnemu rozkładowi terminów podróży, jak i — co równie ważne! — nadzwyczaj przystępnym cenom przejazdu. Kryzys gnębi od lat Europę, i nicby nie pomógł największy zapał, gdyby nie starczyło nam skąpej gotówki. Doceniając przeto oba czynniki — t. j. wartość społeczną turystyki pomimo kryzysu — państwo przychodzi z walną pomocą: kalkulacja opłat przejazdu pociągami popularnemi jest tak korzystna (aż do 80% zniżki od cen zasadniczych!) iż umożliwia korzystanie z nich nawet tej szarej rzeszy, borykającej się z chudym budżetem.

W Polsce pierwszy pociąg popularny uruchomiono z końcem 1932 roku; kilkaset pociągów popularnych rocznie świadczy od tego czasu donośnie o potrzebie i wartości tej inowacji. Powiedzmy nawet więcej: o jej szczególnej wartości właśnie w Polsce, której ogólny standard życiowy nie jest wysoki i której społeczeństwo może korzystać z dobrodziejstw turystyki jedynie pod warunkiem daleko idących ułatwień ekonomicznych. Musimy jednak przyjąć, że doceniono tę prawdę, ponieważ pociągi popularne są istotnie znakomitem odciążeniem finansowem dla kieszeni turysty.

Sukces i aklimatyzacja pociągów popularnych pod niebem polskiem uwarunkowane też były należytem dostosowaniem ich do szczególnych potrzeb i wymagań naszego „rynku". I w istocie cała praca Wydziału Turystyki Min. Komunikacji poszła w tym zakresie po linji jaknajwiększej wszechstronności i zaspakajania jaknajszerszych potrzeb. Że praca ta była trafna, tego najlepszym dowodem ogromna i wciąż wzrastająca popularność tych pociągów i ich rozpowszechnienie.

Trudno dziś sobie wyobrazić jakąkolwiek uroczystość o charakterze państwowym lub regjonalnym, jakikolwiek obchód czy imprezę w większym stylu, bez udziału w nich masy, zwiezionej pociągami popularnemi. Czy to będzie dzień imienin Marszałka w Warszawie, czy święto Huculszczyzny, czy uroczystości religijne na Jasnej Górze, czy Święto Morza — w każdym wypadku pociąg popularny jest tym przysłowiowym jedynym środkiem wiodącym do celu. Organizacja pociągów popularnych zaspokaja potrzeby sportu — dowożąc tłumy na najciekawsze zawody — umożliwia masowy ruch narciarski, wypady po górskie słońce przedwiośnia i morskie słońce pełnego lata. Mamy pociągi popularne dla turystyki górskiej i dla turystyki wodnej, dla krajoznawstwa i dla imprez okolicznościowych. Ostatnio poprzez pociągi popularne usiłuje się wciągnąć również w ruch poznawania kraju i jego wartości te warstwy, które dotychczas od ruchu turystycznego stały najzupełniej zdala: więc przedewszystkiem rzesze chłopskie i robotnicze. Udatne próby zeszłoroczne każą tu z otuchą patrzeć w przyszłość. A nie potrzeba dodawać jak ogromne znaczenie miałoby powodzenie tej szerokiej akcji.

Za psie pieniądze, jak się to mówi, pociąg popularny umożliwia poznanie całego kraju i jego wszechstronnego piękna, wciąż jeszcze niedostatecznie znanego. I poznanie w sposób wyjątkowo tani a możliwie wygodny. Nie wolno bowiem zapominać, że polskie pociągi popularne należą do najbardziej kulturalnych i luksusowo urządzonych w Europie. Dobrze jest, jak to było udziałem podpisanego, poznać pociągi wielu krajów Europy, aby z czystem sumieniem móc podnieść wielkie wartości kolejnictwa polskiego. Bezsprzecznie zaś, właśnie pociągi popularne są u nas darzone nader troskliwą opieką. Takich wagonów jak polskie dancingowe, sypialne lub kolejowe, niełatwo znaleźć w analogicznych warunkach zagranicą.

Konieczność oderwania się od dusznej pracy miejskiej przy każdej możliwej okazji — a w dalszym ciągu namiętność turystyki i podróżowania — wrosła w krew dzisiejszego człowieka. Pomoc, z jaką mu przy zaspakajaniu tych potrzeb przychodzi Państwo, ma znaczenie społeczne niezmiernej wagi.

J. A. Szczepański



Przystań i plaża w Zaleszczykach

KONRADOWY GRÓD



Katedra w Płocku Wydz. Tur. M. K.

Gdyby mi kazali wybrać w Polsce miasto i uczynić go miastem uniwersyteckiem z najlepszemi warunkami do przeprowadzania studjów, w tej chwili takim polskim Heidelbergiem czy Oxfordem zrobiłbym Płock.

Niedawne to jeszcze czasy, kiedy do tego uroczego grodu wybierało się w podróż tak, jakgdyby był on położony za lasami i górami.

W istocie, długa to była i uciążliwa podróż, obfita w perypetje nieoczekiwane, mimo, że od Warszawy dzieli go zaledwie 125 kilometrów.

Ale cóż, — dojeżdżający do Płocka lądem był skazany na czterdziestokilometrową podróż końmi lub innym wehikułem od „najbliższej" stacji kolejowej Kutna. I co to była za podróż, pożal się Boże! Jeszcze w ostatnich czasach, przed doprowadzeniem linji kolejowej do Płocka, kursowały jakie takie autobusy, ale muzealne doprawdy okazy „k a r e t e k" żydowskich, w których się gniotła nieprawdopodobna ilość pasażerów jeszcze do dziś wywołują dreszcze wstrętu u tych, którzy kiedykolwiek posługiwali się tą przedpotopową, zaiste lokomocją, a było to tak niedawno!



Port w Płocku Ze zbiorów Wydz. Tur. M. K.

Od strony wody dojazd był o wiele przyjemniejszy. Płynęło się coprawda te 125 km długo, bardzo długo i nieraz przy niskim stanie wody t. zw. „chlapacze" osiadały na mieliźnie, ale to wszystko miało miły urok i posmak romantyzmu a przytem z dreszczykiem emocji, kiedy „wilk morski" stojący na dziobie „okrętu" mierzył głębokość wodnego żywiołu zwykłym drągiem i informował „kapitana":

— Pół kija! Ćwierć kija! Stop! mielizna!

O! W takim wypadku można było i pół dnia opalać się na słońcu bez przeszkód, a godziny przyjazdu do Płocka nikt nie mógł zgóry oznaczyć!

Dobre, bardzo dobre czasy!

Dziś to się wszystko zmieniło. Do samego Płocka można dojechać z Warszawy koleją albo przez Kutno—Radziwie, albo przez Nasielsk—Sierpc, wreszcie wygodnym autobusem w trzy godziny przez Modlin, a więc w razie zamarznięcia Wisły nie jest się już skazanym na łaskę i niełaskę „karetek".

Bo ja wiem, — prawdziwi rasowi turyści-romantycy może będą żałować tych nie tak dawnych „dobrych" czasów, Płock jednak zyskał wiele na ułatwionej komunikacji.

Ktokolwiek dojeżdżał kiedy do Konradowego grodu od strony przedmieścia Radziwie, czy też Wisłą z Warszawy zapewne do dziś się zachwyca ślicznym widokiem miasta, rozłożonego malowniczo na prawym wysokim brzegu rzeki.

Strzeliste wieże katedralne, kopulasta, poważna wieża, pozostałość dawnego zamku książąt Mazowieckich, teatr, liczne domy przylepione do góry Tumskiej, wszystko składa się na to, żeby Płock nazwać, najzupełniej bez przesady, jednem z najpiękniejszych miast Polski.

Dla turysty-krajoznawcy Płock jest jedną z najbardziej interesujących i atrakcyjnych miejscowości. Jeszcze dawniej, wtedy nawet gdy, jak wzmiankowałem, dojazd był tak utrudniony, liczne wycieczki odwiedzały miasto dość często, teraz zaś ruch turystyczny do Płocka powinien się wzmóc dziesięciokrotnie.

Jako jeden z najstarszych grodów w Polsce (dość powiedzieć, że biskupstwo płockie zostało założone około 1000 roku!) pełen jest cennych pamiątek.

Tu w 1102 r. umarł Wł. Herman, a w 1138 r. Bol. Krzywousty; obaj zostali pochowani w Katedrze, jednym z najpiękniejszych zabytków budownictwa kościelnego. Ciekawą bardzo jest wieża zegarowa, stojąca obok bazyliki katedralnej. Dopatrzeć się w niej można wszystkich stylów, jakie u nas w budownictwie panowały, aż do najstarszego romańskiego, który wskazuje podobieństwem na jednoczesną budowę z najstarszą częścią katedry. Baszta zegarowa pochodzi z XI lub XII wieku, sam zaś zegar jest niezmiernie ciekawym zabytkiem, gdyż jak dokumenty wskazują, już w r. 1492 był on pod opieką jednego z Misjonarzy, który za tę opiekę pobierał z funduszu ks. Janusza II Mazowieckiego 8 kóp groszy rocznie.

Ta część Płocka, około katedry, jest najstarszą, widzimy tu jeszcze stare zabudowania klasztoru Benedyktynów wraz z resztą kościoła św. Wojciecha, starą kwadratową, niską basztę zamkową ongi więzienie, w którem zagłodzono słynnego wojewodę płockiego, Krystyna, oraz trochę niżej na ul. Mostowej t. zw. „dom pod Trąbami", dawny zameczek kasztelana Sierpskiego. Z domem tym związane są legendy i anegdoty z czasów pobytu w nim Radziwiłła Panie Kochanku.

W tym kompleksie gmachów znajdują się również dwa budynki, w których mieszczą się muzea: katedralne i Płockiego Tow. Naukowego.

W muzeum katedralnem znajduje się galerja obrazów, zbiory archeologiczne i bibljoteka. Muzeum Tow. Naukowego, otwarte w 1912 r. zawiera największe zbiory, dotyczące powstania 1863 r., zbiory archeologiczne, dotyczące ziemi płockiej, piękne zbiory mebli, porcelany, obrazów, bogatą bibljotekę i t. d.

Jedną z największych ozdób Płocka to ciągnący się od katedry do teatru prześliczny park spacerowy z rozległym widokiem na Wisłę, t. zw. popularnie spacer za Tumem.

W ostatnich latach dużo zrobiono w kierunku uporządkowania i przyozdobienia miasta; jedną z najbardziej udanych robót jest uporządkowanie góry Tumskiej i zbudowanie dużego tarasu z kawiarnią przy teatrze, skąd roztacza się widok, doprawdy jeden z najpiękniejszych nietylko w Polsce, ale i w Europie.

Miasto samo jest miłe, kulturalne, ciche i spokojne, ale w czasie roku szkolnego rozbrzmiewające gwarem młodzieży, która ściąga do tutejszych gimnazjów i szkół z dalszej i bliższej okolicy. Kwitną sporty, szczególnie wodne ze zrozumiałych względów, rokrocznie odbywają się zawody konne i inne imprezy. Warto też przypomnieć piękne karty historji Płocka z pamiętną obroną miasta w czasie inwazji bolszewickiej w 1920 r. za co miasto Płock zostało Kawalerem Krzyża Walecznych.

Płock jest śliczny i ciekawy, nie byłoby w tem nic dziwnego, gdyby się stał ośrodkiem turystyki i upragnionym celem podróży każdego krajoznawcy.

Stefan Łoś.



Dzwonnica katedralna w Konradowym Grodzie

ZNACZENIE POLSKICH WYPRAW ALPINISTYCZNYCH



Wschodnia ściana Aconcagua
Fot. J. K. Dorawski

Tatry były i są wielką szkołą taternictwa i alpinizmu. Przed wojną jeszcze zdobyli taternicy polscy ostatnie dziewicze szczyty Tatr. Po wojnie rozwiązano po kolei wszystkie najcięższe „problemy“, najtrudniejsze ściany i granie, przyczem taternicy polscy wysunęli się zdecydowanie na czoło narodów, współzawodniczących ze sobą w szlachetnej emulacji w Tatrach.

Równolegle z „wykańczaniem“ problemów letnich rozwinęło się taternictwo zimowe. W zdobywaniu Tatr w zimie znaleziono pogłębienie i rozszerzenie wyczerpujących się możliwości taternickich. Ale i zimowe problemy zaczęły się wyczerpywać. Zbyt żywy był ze wszech stron przypuszczany szturm na Tatry. Po okresie głównej działalności macierzystej, ogólno-polskiej organizacji — Sekcji Turystycznej Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego, nastąpił młodzieńczy i uwieńczony doskonałemi sukcesami atak na Tatry Sekcji Taternickiej Akademickiego Związku Sportowego w Krakowie, potem wszechstronna i znakomita działalność Koła Wysokogórskiego Oddziału Warszawskiego Pol. Tow. Tatrz.

W miarę wyczerpywania się problemów, zainteresowanie się Tatrami poczęło słabnąć, przynajmniej w tem specjalnem taternickiem, czy też alpinistycznem znaczeniu, a to mimo doskonalenia się i powiększania liczby taterników polskich. Nie słabł jednak rozpęd żywotnego zespołu taterników polskich do wędrówek i zdobywania gór. Padło hasło: wyjście poza Tatry.

Sekcja Turystyczna Pol. Tow. Tatrz., z którą współdziałały w ścisłem porozumieniu obie bratnie taternickie organizacje, ujęła inicjatywę w swoje ręce. Rozpoczęto od Alp. Na pierwszy szturm poszły w roku 1931 Alpy francuskiego Delfinatu. W wyprawie tej ujawnił się wysoki poziom taterników polskich. Padła wspaniała i arcytrudna, zaledwie dwukrotnie przedtem przez najtęższych alpinistów pokonana południowa ściana królewskiego szczytu Meije (3986 m) i kilka innych pięknych problemów. Drugą wyprawę w roku 1932 zorganizowano w klasyczny teren Alp okolicy Chamonix. Wśród szeregu pierwszorzędnych wyjść zdobyto wspaniałą granią Peteret od południowej strony Mont Blanc (4807 m). Przez wyczyny wypraw alpejskich okazali taternicy polscy, że są godni stanąć obok najlepszych narodów alpinistycznych świata.

Doskonałe wyniki wypraw alpejskich zachęciły do wyjścia poza granice Europy, w góry egzotyczne. Jak wielką była prężność i jak wysoki stopień przygotowania taternictwa polskiego, świadczy fakt, że w ciągu lat 1933—1934 doszły do skutku trzy polskie wyprawy alpinistyczne. Środowiska warszawskie i krakowskie taterników polskich dostarczyły głównie uczestników tych wypraw, które ruszyły na podbój nieznanych terenów Andów w Ameryce Południowej, Wysokiego Atlasu w Półn. Afryce i południowego Szpisbergenu na dalekiej północy.

Serce rosło wszystkim pracownikom na polu polskiej turystyki górskiej, gdy kolejno przychodziły wieści o wynikach wypraw.

W Andach zbadano bardzo słabo dotychczas poznaną grupę Ramady, zdobywając najwyższy jej szczyt Mercedario (6.800 m) oraz dokonano nową drogą wejścia na najwyższy szczyt Ameryki, Aconcaguę (7035 m). Ostatnim tym wyczynem osiągnięto po raz pierwszy w dziejach alpinizmu dwie drogi na tak wysoki szczyt.



Mercedario (6800 m) od pd. wschodu
Fot. J. K. Dorawski

W Wysokim Atlasie wyeksploatowano cały alpinistycznie interesujący Masyw Środkowy (Dżebel Tubkal, 4165 m) i Masyw Zachodni (Tinerget, 3555 m) oraz zwędrowano zupełnie nieznane grupy Masywu Wschodniego (Ichil M' Gun, 4070 m), dokonując kilkudziesięciu nowych wyjść i przejść.

Na Szpisbergenie zwiedziła ekspedycja polska nieznaną część Kraju Torella, dokonując szeregu dalekich wypadów w głąb tej polarnej ziemi i penetrując ją dokładnie, tak pod względem alpinistycznym, jak naukowym.

Wszystkie wyprawy powiodły się w całej pełni. Wykonano zakreślone programy ekspedycji całkowicie lub ponad program. Dokonano czynów alpinistycznych wysokiej miary światowej. Wszyscy uczestnicy wypraw powrócili do domu zdrowi i cali, bez żadnej poważniejszej straty i katastrofy. Zdano egzamin sprawności organizacyjnej taternictwa polskiego tak w przygotowaniu wypraw, jak w ich przeprowadzeniu. Dowiedziono doskonałej jakości ekwipunku wypraw, pomyślanego w znacznej części i wykonanego w Polsce.

Dla ludzi nauki szczególnie cenne są rezultaty naukowe wypraw. Na wyprawie andyjskiej dokonano badań geograficznych, meteorologicznych i fizjologicznych, na wyprawie w Atlas kartograficznych, na wyprawie szpisbergeńskiej geograficznych, geologicznych, botanicznych, meteorologicznych i kartograficznych. Ze wszystkich wypraw przywieziono mapy dotychczas bardzo mało, lub całkowicie nieznanych obszarów, z ekspedycji andyjskiej i marokańskiej w postaci szkiców, z ekspedycji szpisbergeńskiej w postaci dokładnego i pięknego zdjęcia fotogrametrycznego. Białe plamy istniejące poprzednio na mapach, zapełniono żywą treścią kartograficzną.

I w tej ostatniej dziedzinie Tatry okazały się macierzystą dziedziną polskich poczynań. Oto pracom nad mapą fotogrametryczną Ziemi Torrella, dokonywanym przez pracowników Wojskowego Instytutu Geograficznego w Warszawie, przyświecał wzór sporządzonej przez ten sam Instytut w ostatnich latach wspaniałej mapy fotogrametrycznej Tatr.

Pierwszorzędnemi można też nazwać wyniki propagandowe wszystkich naszych wypraw pozatatrzańskich. Przez wyprawy alpejskie taternictwo polskie dało się poznać szerokiemu światu alpinistów. Dzięki pokonaniu bardzo trudnych problemów alpejskich, za jednym zamachem nauczono się nas cenić i liczyć się z nami.

Wyprawy egzotyczne odbiły się głośnem echem w wielu krajach. W Ameryce Południowej poświęcono wyprawie szereg wielkich artykułów prasowych. Przyjęto członków naszej ekspedycji z uznaniem w towarzystwach naukowych i społecznych. Imię polskie, nieznane na polu wypraw alpinistycznych w Południowej Ameryce, rozbłysło nagle świetnie. Szerokiem echem odbiło się powodzenie ekspedycji wśród naszego wychodźtwa polskiego. Z radością słuchałem wywodów o tem naszych rodaków, którzy przybyli na zjazd Polaków z zagranicy w lecie u. r. Podnosili oni stale, że dwa polskie wyczyny ostatniej doby za jednym zamachem rozgłosiły imię Polski w Ameryce Południowej i dźwignęły potężnie na duchu naszych tamtejszych rodaków: przelot kpt. Skarżyńskiego przez ocean Atlantycki i nasza ekspedycja w Andy.

Również bardzo dobre były wyniki propagandowe dwu pozostałych ekspedycyj. O wyprawie w Atlas pełno było w prasie marokańskiej. Doskonałe przeprowadzenie i wyniki wyprawy zdobyły dla nas pełną pozytywną opinję czynników miarodajnych i społecznych francuskich, które też udzieliły wyprawie nadzwyczajnego poparcia. W bujnie obecnie rozkwitającym świecie alpinistycznym francuskim wyprawa Atlasowska utrwaliła doskonałe imię, które od czasu wypraw alpejskich zyskało tam taternictwo i alpinizm polski. Wyprawa na Szpisbergen, odbyta niedługo po udałym naszym udziale w pracach „Roku polarnego“ na Wyspie Niedźwiedziej, nawiązała na nowo przerwaną od czasu wyprawy polarnej prof. Arctowskiego i Dobrowolskiego nić polskich wypraw polarnych.



Karawana bagażowa w Atlasie

Dodatnie rezultaty wypraw naszych znalazły życzliwe i szerokie echo w prasie i opinji polskiego społeczeństwa. Mimo to daje się słyszeć czasem wątpliwości, wypowiadane na temat, że w biedzie i kryzysie, jaki panuje dzisiaj w Polsce, urządzanie takich wypraw jest zbytkiem, owym przysłowiowym „kwiatkiem przy kożuchu“. Krążą przytem fantastyczne wieści na temat kosztów tych wypraw.

Otóż pragnę pod tym względem uspokoić obawy krytyków. Wyprawy w Andy i na Szpisbergen przyczem w pierwszej z nich wzięło udział 6 ludzi przez pół roku, a w drugiej siedmiu ludzi przez przeszło 3 miesiące, kosztowały po trzydzieści kilka tysięcy złotych, licząc w to wszystkie pełne koszta wypraw wraz z ich przygotowaniem, a wyprawa w Wysoki Atlas przy udziale 9 ludzi przez przeszło 2 miesiące zaledwie 15 tys. złotych.

Tak niskie koszty wypraw stawiają niewątpliwie w dodatniem świetle organizację tych wypraw i skromność wymagań ich uczestników, dostosowaną do współczesności naszej.

* * *

Starałem się w krótkim przeglądzie zestawić genezę i przebieg naszych wypraw alpinistycznych i egzotycznych.

Znaczenie ich wynika jasno z tego przedstawienia. Korzyści naukowe, propagandowe i alpinistyczne takich wypraw są wielkie. Nasze możliwości organizacyjne i w wyrobionym w Tatrach materjale ludzkim są wystarczające na to, żeby pokusić się o dalsze podobne wyczyny.

A teraz rzecz może najistotniejsza:

Jesteśmy od kilku lat świadkami wspaniałego rozwoju ekspanzji polskiej. Państwo nasze idzie naprzód w twardym, ale nieustannym trudzie. Pokonywa samodzielnie i zwycięsko piętrzące się trudności polityczne i gospodarcze, wysuwa się na coraz silniejsze miejsce wśród państw świata. Rosną świadectwa ekspanzji naszej na wszelkich polach. Ich sprawdzianem są i powinny być stale nie puste słowa, ale czyny.

Takim czynem dobrze pomyślanym, należycie zorganizowanym i przeprowadzonym, do naszych możliwości przystosowanym i dodatniemi wynikami uwieńczonym, były dotychczasowe polskie ekspedycje alpinistyczne i egzotyczne. Proporce polskie, które załopotały na szczytach Aconcagua i Mercedario i przeszły zwycięsko przez Wysoki Atlas i Szpisbergen, niosąc tam sławę imienia polskiego, były jednym z objawów żywotności i prężności naszej Ojczyzny.

I dlatego winniśmy się skupić w pracy dookoła wysłania w świat dalszych ekspedycyj polskich, które sztandar Polski rozniosą w dalsze strony świata ku sławie naszej nauki, kultury i czynu!

Prof. dr. Walery Goetel



Widok ze stoków Aconcagua
Fot. J. K. Dorawski



Z ziemi Torella Fot. Mogilnicki



Dżebel Imu-zer w Atlasie Fot. J. K. Dorawski



Prace pomiarowe wyprawy spitsbergeńskiej



Obóz Atlasowskiej wyprawy w Ait Mizan



KAJAKIEM PO CZARNYM CZEREMOSZU

Skok przez „hamowankę" Fot. Dziewulski

Moje smętne rozmyślania, na którym też kamieniu rozwalę powłokę a na którym połamię żeberka, były przerywane wstrząsami wozu jadącego, wąską w tem miejscu, doliną Czeremoszu. „Jaka taka" droga skończyła się w Burkucie, a 23-kilometrowy odcinek między Burkutem a Łostunem zresztą zupełnie niezamieszkały (znajdują się na nim zaledwie dwie gajówki) posiada tylko piękne miejsce na drogę.

Obserwując koryto potoku by zapamiętać jaknajwięcej szczegółów na jutrzejszy spływ, zauważyliśmy, że woda nagle zmętniała i zaczęła przybierać. To klauza Łostun wypuściła tak zwaną „wodę wstępną" i przepuszcza tratwy z jeziora do potoku.

Dojazd wozem do samej klauzy jest zupełnie niemożliwy, nocujemy więc w gajówce. Poza mlekiem i kawałkiem miejsca do spania na ziemi, nic tu więcej nie można dostać. Dobrze, że wzięliśmy ze sobą wszystkie potrzebne rzeczy.

Rano obudził nas chłód i gwar dobiegający z izby huculskiej. Pogoda fatalna, dolina pełna stłoczonych ciężkich mgieł. Jemy szybko śniadanie i składamy kajak.

Na Czeremoszu ruch. Regularnie co 15 minut przepływa „daraba" (tratwa). Pytamy „kiermaniczy" (flisaków) czy oni prowadzą ostatni spław. Nareszcie pada upragnione „tak". Możemy więc jechać, nie grozi nam zmiażdżenie przez tratwę, która ma zawsze większą szybkość aniżeli kajak.

Kolega, który ma nas filmować w ciekawszych miejscach i furmanka z rzeczami pojechali naprzód.

„Kajak na wodę" — wsiadamy, zapinamy lekko fartuch i jazda. Zostajemy z miejsca porwani przez prąd, początkowo zdaje mi się, że kierowanie jest niemożliwe, ale powolutku przyzwyczajamy się do warunków. Parę następnych mocnych uderzeń i mamy już szybkość w stosunku do wody, ster nożny działa, zaczynamy zupełnie pewnie wymijać głazy, cypelki skalne i pnie drzewne powciskane przez prąd między kamienie.

Zbliża się ostry zakręt. Zdaleka widzę aparat filmowy, robimy więc „przyjemny wyraz twarzy" i zaczynamy brać zakręt. Sam ster nie wystarczy — więc „prawa mocniej", ocieramy się prawie o „kaszyce" (brzeg wyłożony drzewem) i wyskakujemy na prostą.

Przybijamy do brzegu by znowu wypuścić furmankę naprzód, wylać wodę i opiąć już dobrze fartuch, gdyż fala w niektórych miejscach jest tak duża, że zalewa moją towarzyszkę, siedzącą z przodu — aż po głowę.

Należy się spieszyć gdyż woda zaczyna opadać. Klauza Łostun otwierana jest wcześnie bo o godzinie 24, ale zato wcześnie zamykana, bo o godzinie 6—7. Choć więc widzimy smętną minę naszego operatora filmowego, nie zatrzymujemy się, tylko jedziemy dalej.

Dojeżdżamy do Burkutu; spotykamy pierwszych przechodniów. Są zdziwieni niewidzianym dotychczas środkiem lokomocji; dzieci biegną i krzyczą. Widać już leśniczówkę, więc uwaga — będzie zaraz uskok. Trzymamy się prawego brzegu, zapadamy się, woda zalewa nam oczy, trochę poomacku wymijamy kamień.

I znowu uwaga, bo dojeżdżamy do ujścia potoku Szybene, z którego może wysunąć się tratwa, ale narazie nic nie płynie, a wodę mamy już większą, bo klauza Szybene jest długo otwarta i daje dużo wody.

Postanawiamy odpocząć. Przybijamy do brzegu. Strażnik graniczny idący brzegiem, ostrzega by uważnie jechać, bo w Jaworniku „zachata" (zator z tratew).

Jeszcze parę minut jazdy i widzimy zdaleka biało malowany dom dawnej „galicyjskiej spółki drzewnej". Jest to cel naszej dzisiejszej podróży, czeka nas tam suche ubranie i kubek gorącej kawy.

Przejechany przez nas odcinek Łostun (1200 m. n. p. m.)—Jawornik (809 m) o długości 30 km. nie posiada specjalnie niebezpiecznych miejsc. Wszystkie, tak większe, jak i mniejsze głazy można zupełnie swobodnie wyminąć. Parę bardzo ostrych zakrętów należy brać bardzo uważnie i nie pozwolić na tracenie szybkości w stosunku do wody. Odcinek ten nie odliczając czasu na odpoczynki i czekanie na furmankę zrobiliśmy w dwie godziny.

W Jaworniku czekamy od wtorku do piątku t. j. do nowego otwarcia klauz. Robimy wycieczki na okoliczne szczyty (Pop Iwan, Ludowa, Skupowa, jezioro w Szybenem i t. p.) i przyglądamy się pracy huculów nad składaniem tratew i rozbijaniem zatoru, który się zrobił w miejscu widocznem z okien naszego mieszkania. Zator powstał z tego powodu, że jedna tratwa zerwała się z lin, spłynęła, stanęła w poprzek rzeki. Na nią wpadły wszystkie wtorkowe spławy.

Nazajutrz mamy śliczną pogodę. Ostatnie „daraby" przeszły dopiero koło godziny 10 m. 30. By ucieszyć naszego filmowca jedziemy przez tak zwaną „hamowankę", jest to sztuczny wodospadzik o różnicy poziomów 1,6 m. Ten zbiornik wody pozwala na zbijanie tratew i przy małym stanie wody.

Bierzemy rozpęd i celujemy w lej wodospadziku. Przez chwilę przód kajaka wisi w powietrzu, następuje mocne pochylenie, lecimy — silne uderzenie i nurek aż po szyję, sekunda niepokoju czy niema dziury w powłoce, ale powoli zaczynamy wypływać i posuwać się naprzód.

Odcinek Jawornik—Żabie posiada dość dużo trudnych partyj. Pierwszy to silny spadek, po poprzecznych, bardzo ostrych progach. Przejeżdżamy go, ale właściwie należy w tem miejscu kajak przenieść. Miejsce to znajduje się dokładnie naprzeciwko chałupy Nr. 356, widocznej zdaleka, po lewej stronie potoku. Stoi ona na tle wzgórza porośniętego tylko trawą.

Dalsze wymijanie przeszkód idzie nam dość składnie, gdyż mamy już trening, a i oko też nauczyło się patrzeć. I tak:

Krótka, wysoka, lokalna fala, dająca cienkie bryzgi — to omijać!!! — jest to coś ostrego pod samą powierzchnią.

Mała, krótka fala, na większej przestrzeni — to mielizna.

Biała woda, wzburzona na całej szerokości, robi wrażenie jakby się gotowała, to ostre progi wpoprzek rzeki — rączej należy kajak przenieść.

Długie wzburzone fale, układające się na powierzchni w trójkąt — jechać śmiało samym środkiem —, to wzburzenie wody wskutek zwężenia się koryta.

Łagodna górka wody, to kamień głęboko pod wodą, lub jakiś płaski płyciej — w obu wypadkach nic groźnego.

Zbliżamy się do 35 km. (tabliczki kilometrowe umieszczone są na słupach telefonicznych). Tak zwany mały „huk" wymaga on dużo uwagi by wyminąć wiele kamieni, oraz przebyć parę mniejszych uskoków.

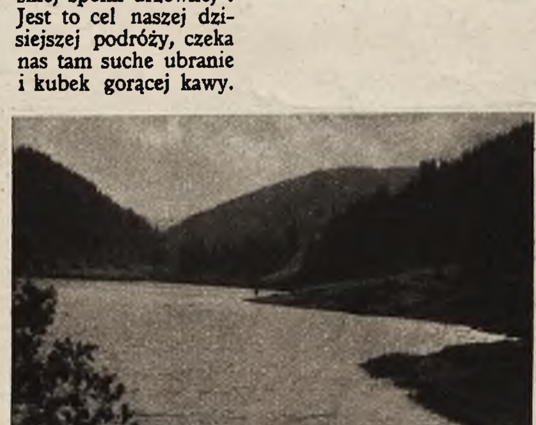
Zatrzymujemy się koło budynku urzędu gminnego. Mamy przed sobą zakręt z bardzo dużemi progami. Przenosimy kajak lewym brzegiem.

Za chwilę mamy do przebycia najniebezpieczniejszy kawałek, „duży huk", miejsce częstych wypadków z tratwami. Jest to silny spadek idący uskokami, usiany mnóstwem dużych głazów. Zaczynają się niesamowite harce, kajak zlatuje w dół, fala zalewa nas aż z głową, niesie nas na kamień. Z całej siły zarabiamy z prawej, by natychmiast zacząć z lewej. Jesteśmy zmęczeni i chętnie przenieślibyśmy kajak, ale o przybiciu do brzegu niema mowy, więc mocujemy się dalej i nareszcie odcinek spokojnej wody. Lądujemy by się trochę osuszyć na słońcu i odpocząć.

Dalsza jazda do Żabiego to już majówka dla leniuchów. Rzeka tworzy tu parę malowniczych zakrętów, przebiega pod urwiskiem skalnem, zbliża się do wsi.

Lądujemy tuż koło mostu w Żabiem-Słupejce, a ponieważ na każdej wycieczce „grunt to żywność" więc kończymy chwilowo podróż i udajemy się na obiadek (jest już godzina 13) do popularnego „Bodzia".

S. Lekszycki.



Jezioro Szybene Fot. Lekszycki



Klauza otwarta Fot. Lekszycki



Widok z Ludowej na ujście Szybenego do Czeremosza Fot. J. Lekszycki

NOWOCZESNA TECHNIKA JAZDY NA NARTACH



Howerla 2058 m Fot. Puchalski

Karpackie Towarzystwo Narciarzy we Lwowie zorganizowało w tegorocznym sezonie zimowym, udatną wycieczkę narciarską do Tyrolu w Austrji. Celem wycieczki było — procz grupy Arlberskiej — poznanie Alp Oetztalskich i grupy Silvretty. Tegoroczne jednak od 50-ciu lat nie notowane śniegi i katastrofalne lawiny uniemożliwiły dostęp do przeważnej części miejscowości i schronisk położonych dalej od traktów komunikacyjnych. W konsekwencji też wycieczka usadowiła się w St. Anton, jako idealnym punkcie operacyjnym na cały Arlberg, bajeczny świat śniegu i zjazdów.

Położony na szlaku Orjent-Expressu zasłynął St. Anton w ostatnich latach dzięki rozgłosowi Hannesa Schneidra, bohatera filmów narciarskich i jego równie słynnej szkole narciarskiej, nie bez racji założonej w tej właśnie miejscowości.

Półtora tysiąca z górą kilometrów, które dzielą (w naszym wypadku) Lwów od Tyrolu, czynią tego rodzaju narciarskie wypady praktycznie niedostępne dla walnej części polskich narciarzy zwłaszcza, że dysponując taką choćby Czarnohorą nie mamy powodu do skarg na brak terenów. Zapomnijmy więc o okrzykach zachwytu wyrywających się przy każdym nowo-otwierającym się widoku, pomyślmy raczej o tem, cośmy tam ciekawego zaobserwowali z punktu widzenia technicznego.

Szkoła arlberska, bo tak o niej mówią z dumą miejscowi, stanowi technikę zjazdową swoistą i absolutnie oryginalną. O jej skuteczności mówią wyniki, a każdy bezstronny obserwator musi przyznać, że jazda arlberczyków, to rewelacja w porównaniu z tem, co się dotychczas widywało! Na czem to może polegać?

Sprzęt: narty nie tak krótkie i nie tak szerokie, jak u nas. Wymiary spokojne. Kanty metalowe reguła. (Tak samo foki do najkrótszych nawet podejść).

Uprząż: mocna, głęboko naśrubowana szczęka i zwyczajny surowcowy rzemień przez deskę, w punkcie cofniętym w stosunku do baki. Sprzęgło sprężynowe Bildsteina, wzmocnione obowiązkowym rzemieniem, obejmującym podbicie. Oś obrotu wiązby umieszczona nisko i przesunięta ku tyłowi (jak Ligula, Kandahar i podobne) jest warunkiem arlberskiej techniki zjazdowej.

Technika: jeździ się zasadniczo wąsko i wysoko. Ciężar ciała spoczywa na przedniej części stopy, pięty odciążone, ale nie oderwane od desek. Tułów wyprostowany, kolana ugięte i energicznie wypchnięte ku przodowi stanowią amortyzator wstrząsów. Rzut środka ciężkości narciarza przesunięty jak najbardziej ku przodowi.

Ewolucja szkolna tzw. „Stemm-Kristiania" (czyli kombinacja łuku alpejskiego z kristianią nożycową), wtłaczana jest w głowy a raczej nogi licznych cudzoziemskich uczniów w sposób tak precyzyjnie jednolity przez kilkudziesięciu instruktorów Schneidra i jego brata w Zürs, że nie udało się nam zaobserwować żadnych nawet drobnych indywidualnych modyfikacyj w wykonaniu (oczywiście po stronie ciała profesorskiego). Sama ewolucja wykonywana w sposób niesłychanie płynny i ciągły, przez silne wychylenie ku przodowi i nawet na zewnątrz, a której najbardziej istotną cechą jest to, żeby nogę wewnętrzną przeciągnąć lekko, ale nie odrywając od powierzchni śniegu do typowej pozycji nożycowej, która wykończy ewolucję w idealny sposób, dając narciarzowi natychmiastową możność opanowania narosłej tymczasem szybkości. Manewr ten jest do pomyślenia jedynie przy opisanym już rozkładzie ciężaru i pozycji ciała. W używanym np. u nas niskim przysiadzie, narciarz musiałby stracić równowagę ku tyłowi.

Jazda slalomowa i wogóle „na betonie" polega na bardzo płynnych, miękkich, wąskich kristianiach, wykonywanych przy pomocy zamachu ramion i stosunkowo blisko trzymanych kijków przez równoczesne spokojne odciążenie nart, zwłaszcza tyłów. Szarpanie, skakanie, gwałtowność i kurczowość poruszeń często u nas obserwowane, rażą w porównaniu z płynną i bez widocznego wysiłku wykonywaną szkołą arlberską. Nie wydaje się łatwe opanować jej zasady, lecz sądząc z światowych wyników Arlb-zjazdowców, jest to dzisiaj bodaj jedynie miarodajny sposób jeżdżenia. Jaskrawym tego dowodem jest fakt, że norweska ekstraklasa zjeżdża do Schneidra na zjazdowe przeszkolenie.

B. P.

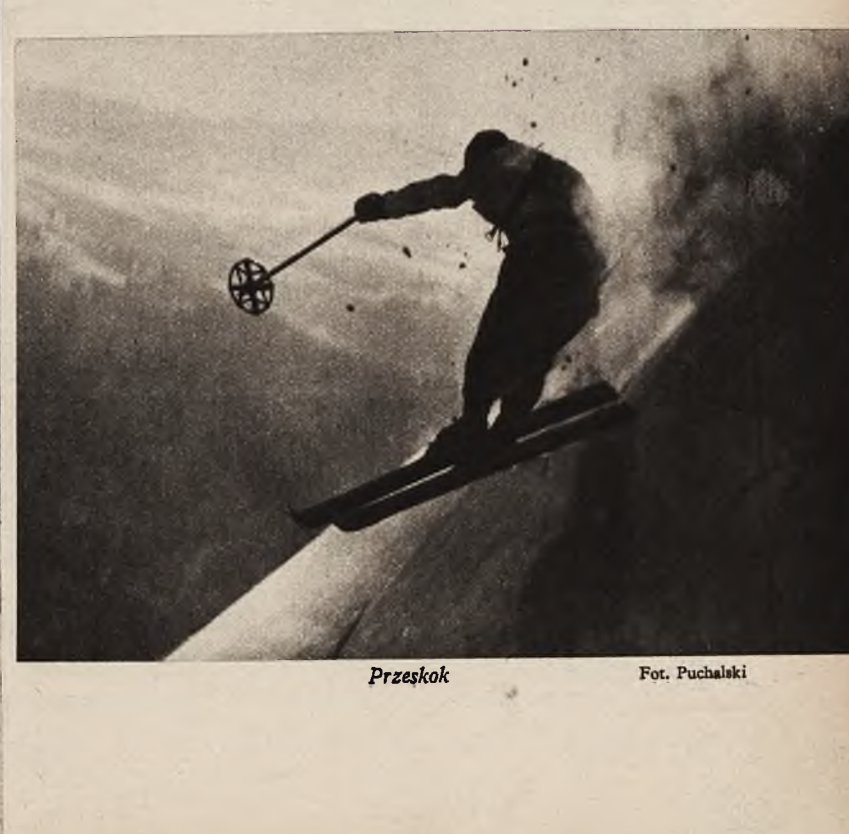


Fot. Puchalski

Na trasie „Kandaharu"

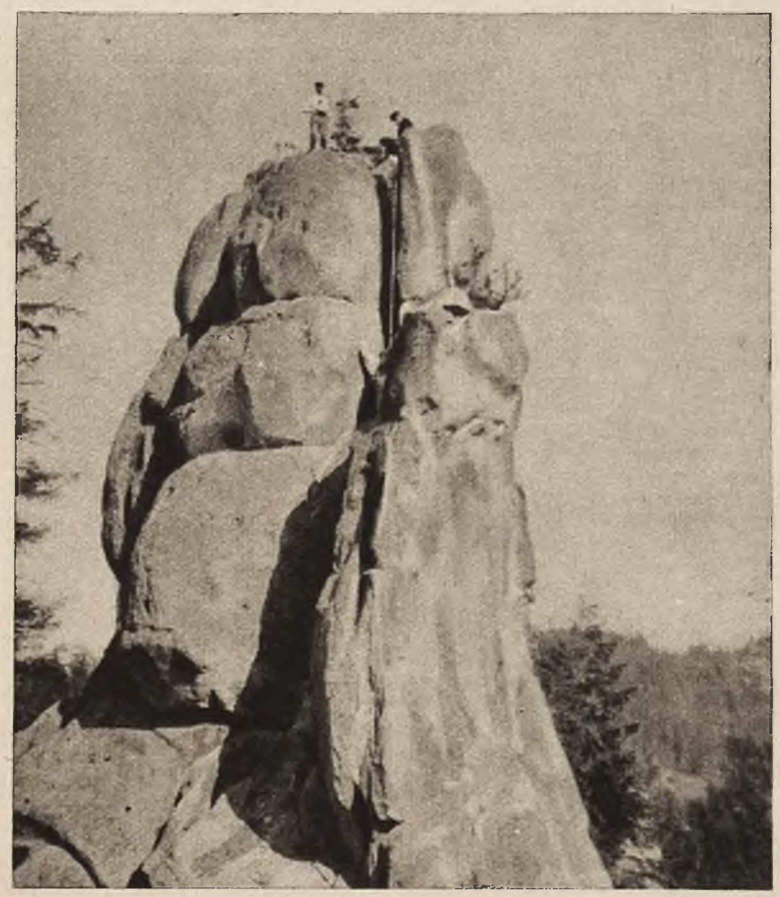
Stoki ćwiczebne szkoły Schneidra





Przeskok Fot. Puchalski

SKAŁY BUBNISZCZA



Wspinaczka na skałach Bubniszcza

Bubniszcze — wielokrotnie już opisywane, zawsze jednak niedoceniane jako cel przepięknej wycieczki. Zwłaszcza wiosną, gdy gęste listowie otaczających słynne „bołdy" lasów, nie przysłania widoku na skały, winno być Bubniszcze celem licznych odwiedzin. Co prawda, leży ono na uboczu utartych szlaków wędrowczych w Bieszczadach, kto jednak zboczy z klasycznych dróg, lub poświęci osobny dzień, by dotrzeć do skał, nie pożałuje tego spewnością.

Na rozległym, szczytowym płaskowyżu, wśród niewielkich polan i gęstych zagajników, wznosi się szereg olbrzymich monolitów z piaskowca, o kształtach niezwykle fantastycznych i malowniczych. Na niektórych z nich znać ślady ręki ludzkiej w postaci wykutych komór, schodów i śladów osadzonych belek. Pochodzenia jednak tych prac dotąd nie zdołano ustalić, a legendy wahają się między monasterem, zamkiem obronnym lub świątynią pogańską.

Cokolwiek mieściło się w tem gnieździe skalnem, pewnem jest że już przed wiekami umiano ocenić piękność, malownicze położenie i niezwykłą oryginalność skał bubniskich.

Największym, najłatwiej dostępnym a zarazem wykazującym najwięcej śladów pracy ludzkiej, jest t. zw. „Wielki Bołd", obejmujący łukiem obszerną polanę, na brzegu której znać również ślady dawnych obwałowań. Na szczyt jego wiodą wykute w skale schodki, które pozwalają osiągnąć wierzchołek bez szczególnej wspinaczki.

Gorzej jest jednak z innemi skałami, które są dla przeciętnego turysty zupełnie niedostępne, czy to będzie rozłożysty „Koń", czy przewieszona „Lalka", czy strzelisty „Tulipan". Wszystkie te skały, a raczej turnie, zostały wprawdzie zwiedzone, jeszcze przed wojną, w toku kilkakrotnych wypraw taterników lwowskich, jednak wyjścia te dokonane były przy pomocy lin i haków, i to przez wspinaczy wysokiej klasy.

Przeciętny turysta musi się zadowolić wyjściem na „Wielki Bołd". Niewielki ten trud będzie jednak sowicie wynagrodzony piękną scenerją podczas samego wyjścia oraz przepysznym widokiem ze szczytu.

W najbliższem otoczeniu spoczywa wzrok na wyłaniających się z lasu turniach, które wieńcem obsiadły „Wielki Bołd". Ku północy biegnie wzrok w otwarte doliny Sukielu i Stryja, w pozostałych zaś kierunkach napotyka na morze szczytów pobliskich Gorganów i Bieszczadów, z których szczególnie wybija się niedaleka Paraszka.

Niezwykły i malowniczy charakter tego zakątka, musiał nasunąć myśli o jego ochronie, którą zamierza się zrealizować przez stworzenie osobnego rezerwatu. Część lasu ze skałami, będąca własnością lasów państwowych, podlega już ochronie. W toku jest wykupno pozostałych partyj, z której najważniejszą, z wielką i piękną turnią, nabył niedawno stryjski oddział P. T. T. Tenże oddział przygotowuje budowę niewielkiego schroniska w pobliżu skał, które stanowiłoby oparcie dla ruchu turystycznego, który należy skierować w te strony.

Skały w Bubniszczu dostępne są znakowanemi szlakami od stacji kolejowej Synowódzko-Bubniszcze na linji Stryj—Ławoczne, lub od stacji Bolechów, skąd kolejka leśna prowadzi w górę doliny Sukielu do wsi Polanica, gdzie również znakowana droga wiedzie do skał.

Jedyną rzeczą, która szpeci skały bubniskie, to niezliczone podpisy zwiedzających, aż nazbyt łatwo ryte w miękkim piaskowcu. Jak wszędzie, tak i tu należy tępić ten przebrzydły zwyczaj, do czego w pierwszym rzędzie powołani są czynni, zorganizowani turyści.

Ich sentymentom i opiece polecamy „bołdy".

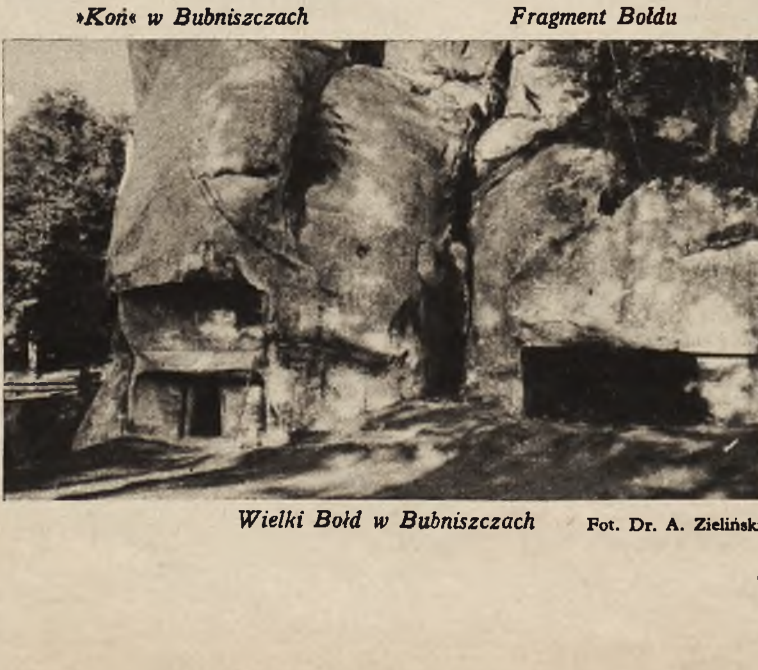
Dr. A. Zieliński



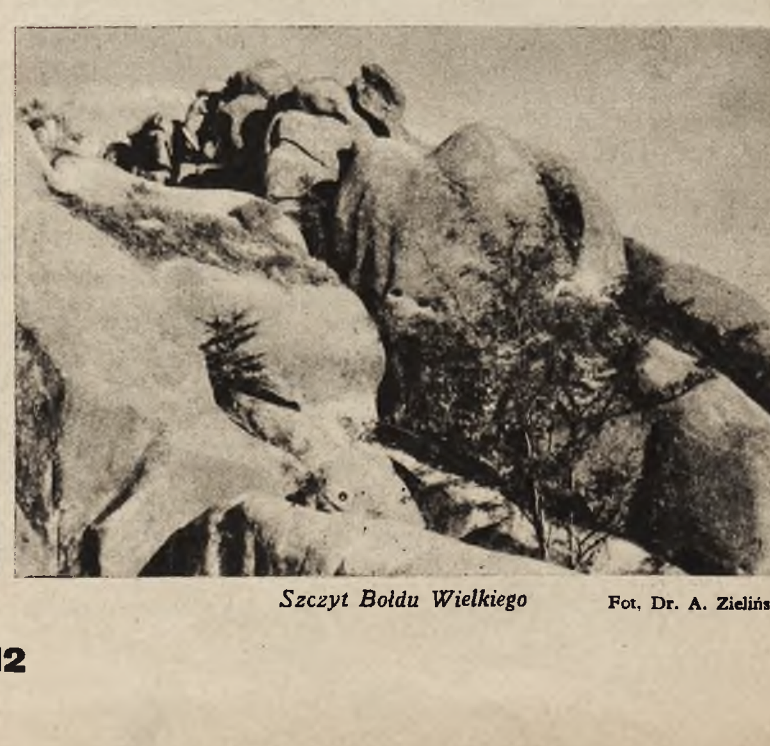
»Koń« w Bubniszczach



Fragment Bołdu



Wielki Bołd w Bubniszczach Fot. Dr. A. Zieliński



Szczyt Bołdu Wielkiego Fot. Dr. A. Zieliński

O NOWYCH ZASADACH BUDOWY SCHRONISK GÓRSKICH

W ostatnich czasach mnożą się w całym świecie górskim dyskusje nad sposobami nowego ujęcia sprawy budowy schronisk górskich. Z Niemiec, Francji, ba, z dalekiej Hiszpanji, dochodzą do nas odgłosy rozpraw i projektów, dotyczących zarówno zasad umiejscowienia schronisk, jak rozkładu wewnętrznego pomieszczeń w ich wnętrzu, ustalenia poszczególnych typów schronisk zależnie od potrzeb ich zastosowania w danym terenie, wreszcie w sprawie prób nad nowemi materjałami budowlanemi.

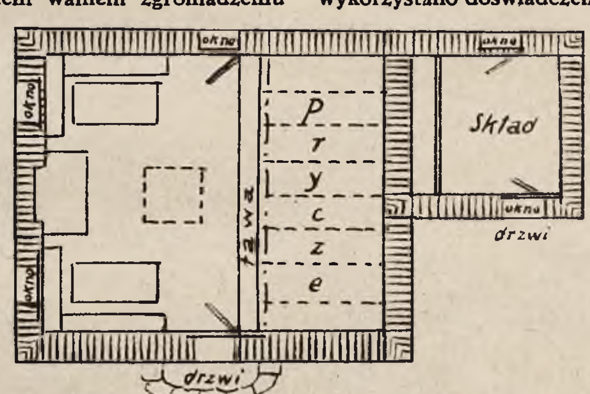
We wszystkich powyższych sprawach pracuje się także w Polsce. Polskie Towarzystwo Tatrzańskie w porozumieniu z Polskim Związkiem Narciarskim i P. U. W. F. i P. W. przystąpiło przy współpracy Wydziału Turystyki Ministerstwa Komunikacji do akcji, mającej na celu znormalizowanie tych wszystkich zagadnień w odniesieniu do gór polskich. O rzeczach tych w nrze 1. „Turysty w Polsce" pisał obszernie prof. dr. W. Goetel (str. 8 i 9). W najbliższych zeszytach pisma podane będą do wiadomości czytelników dalsze losy tej akcji, która wymaga szeregu studjów i badań. Tu pragniemy zaznajomić turystów polskich z podobnemi pracami toczącemi się zagranicą:

Francuski Klub Alpejski już na ostatniem walnem zgromadzeniu Międzynarodowej Unji Alpinistycznej (Pontresina, wrzesień 1934 r.) wystąpił z propozycją ustalenia wytycznych dla budowy schronisk w wyższych partjach górskich. Referat Cl. Alp. Fr. występował wówczas za ograniczeniem budowy nowych schronisk i doprowadzania do nich dróg dojścia (patrz t. XII „Wierchów", str. 185 i 186).

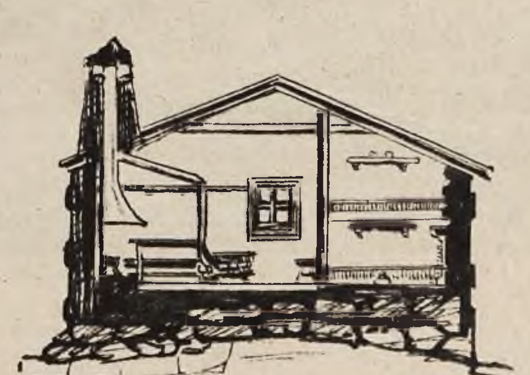
Obecnie Cl. Alp. Fr. umieścił w swym organie „La Montagne" nader ciekawy artykuł o nowych zasadach budowy schronisk, polegających na nowych sposobach konstrukcji, przy jednoczesnem zastosowaniu nowych materjałów, odpornych na zimno, wiatr, wilgoć i śnieg, przytem jednocześnie lekkich, nieprzemakalnych, trwałych i odpowiednich pod względem termicznym (antikorodal, eweryt, lignat, izorel, insulit, andralit). Nie wdając się w szczegóły tego artykułu zamieszczamy obok reprodukcję planów schroniska, a mianowicie parteru i piętra. Dla porównania zaś zamieszczamy też plan i przekrój projektu małego schroniska górskiego, które ma mieć zastosowanie w Pirenejach Katalońskich.



Plany wysokogórskiego schroniska Sekcji Paryskiej C. A. F. w Jardin d'Argentières (2770 m)



Plan schronu w Pirenejach Katalońskich



Przekrój schronu pirenejskiego

Typ takiego schroniska wypracował ostatnio „Kataloński Komitet Schroniskowy", pracujący przy Federacji Towarzystw Wycieczkowych w Barcelonie (obejmujący 12 towarzystw i klubów turystycznych w Katalonji). Komitet nie zajmuje się wielkiemi schroniskami, przeznaczonemi dla turystyki masowej, lecz ustaleniem typu małego schroniska, odpowiadającego mniej więcej typowi najmniejszego schroniska karpackiego (prymitywnego, lecz przez cały rok strzeżonego), zaprojektowanego przez P. T. T., a którego rysunek i plan zamieściliśmy na str. 9 w nrze. 1 naszego miesięcznika. Schroniska takie, katalońskie sfery turystyczne pragnęłyby rozmieścić po tych okolicach górskich, które mimo przedstawiania znacznych wartości krajoznawczo-wycieczkowych, nie są jeszcze celem masowego ruchu turystycznego.

Również — jak widzimy — zastosowano tu zasadę największego skupienia wszystkiego, co niezbędne, w małem pomieszczeniu (piec i kuchenka, ławki ze stołami, i piętrowe prycze — razem na 16 osób). Schronisko katalońskie ma mieć rozmiary 6 × 7 metrów powierzchni (t.j. ok. 5 × 6 metrów o ile chodzi o rozmiary wnętrza, przyczem po odliczeniu miejsca, zajętego przez prycze pozostaje przestrzeń 3.80 × 5 m.). Wysokość schroniska od podłogi wynosi: 2.20 m., przyczem podłoga jest wzniesiona przez specjalne podmurowanie 80 cm. nad ziemią, dla uniknięcia wpływów wilgoci. Rozmiary wyżej podane są, — jak sądzimy — wystarczające do swobodnego poruszania się wewnątrz budynku.

Z amerykańskich sfer turystycznych dochodzą nas wreszcie interesujące wiadomości nad próbami nowych materjałów budowlanych (niektóre z nazw tych materjałów podaliśmy wyżej). Nowe te produkty fabryczne są tam poddawane badaniom specjalnym z punktu widzenia termicznego, t. j. odporności na zimno. Przy próbach tych ostatnio wykorzystano doświadczenia wyprawy admirała Byrda do Małej Ameryki w Antarktydzie. Spróbowano mianowicie konstrukcji, używającej ścian o jedynie 10 cm. grubości, trzymających natomiast znakomicie ciepło nawet przy bardzo silnych mrozach.

Zasadą tego systemu jest budowa samej ściany. Mianowicie pośród warstw ściany włożone są po dwa arkusze cienkiej, jak papier, blachy aluminjowej. Blacha ta, wypolerowana, jak zwierciadło odbija niewidoczne dla oka promienie cieplne, przenikające warstwę wierzchnią ściany. Bez tej warstwy, promienie te wydostałyby się nazewnątrz; wobec istnienia warstwy zewnętrznej, ciepło zostaje wchłonięte przez tę warstwę, która znów ogrzewa ze swej strony blachę z glinu.

W ten sposób osiągnięto z budynku rodzaj wielkiego termoforu, w którym strata ciepła jest bardzo niewielka (ok. 5%) i dla którego ogrzania wystarcza mały piecyk.

Badania niemieckie zastanawiają się znów nad możliwie najlogiczniejszem rozmieszczeniem wewnątrz schroniska niezbędnych urządzeń dla turystów oraz konstrukcją dachu i systemu odświeżania powietrza.

Jak widzimy, na całym świecie pracuje się obecnie nad racjonalizacją budownictwa schroniskowego, przyczem bierze się pod uwagę najnowsze zdobycze techniki i doświadczenia, zdobyte w ostatniem dwudziestoleciu, w czasie wielkiego wzrostu liczbowego turystyki, narciarstwa i alpinizmu.

Niezadługo podamy wyniki w tej dziedzinie samodzielnych prac polskich, które posłużą do ustalenia wzorcowych typów schronisk górskich w Polsce wraz z ich wewnętrznem urządzeniem.

Mgr. Witold Mileski

KRONIKA TURYSTYCZNA

TURYSTYKA NA ZIEMIACH PÓŁNOCNO-WSCHODNICH. Zagadnienie ruchu turystycznego na ziemiach północno-wschodnich dotychczas, a ściśle mówiąc do 1934 roku, nie było poruszane i sprawa ta leżała odłogiem. Rozmaitego rodzaju przyczyny składały się na to. Jako najważniejszą należy wymienić brak odpowiedniego zainteresowania się turystyką przez czynniki do tego powołane.

Oczywiście, poszczególne miejscowości krajoznawcze, do których należałoby kierować turystów, nie dysponowały (niezupełnie jeszcze i teraz dysponują) materjałem propagandowym i nie były przygotowane do przyjęcia i zaopiekowania się większą ilością turystów, wycieczek i ekspedycyj turystyczno-sportowych. Te przeszkody, a raczej te braki zasadnicze, uniemożliwiły i stały się główną przyczyną niemożności ożywienia ruchu turystycznego w tym sensie, aby stworzyć jakiś ramowy program turystyczny i wycieczkowy.

Obecnie, w roku 1935-tym, pomimo poważnych trudności natury finansowej, doprowadzono do wybudowania całego szeregu schronisk, doskonale wyposażonych. Stworzono je w tych miejscowościach, które w pierwszym rzędzie posiadają duże znaczenie dla ruchu turystycznego i do których zarówno turyści jak i wycieczkowicze oraz sportowcy dążą.

Tu należy wymienić wybudowanie schronisk nad jeziorami Augustowskiemi, rozbudowanie schroniska nad jeziorem Narocz, uporządkowanie tej sprawy w Brasławskiem i wybudowanie kilku schronisk w Pińszczyźnie.

Duże znaczenie dla rozwoju turystyki posiada utworzenie i uruchomienie Związków Propagandy Turystyki, a mianowicie dla Wileńszczyzny i Nowogródczyzny. — Organizacja Związku Propagandy Turystyki dla Polesia jest obecnie w toku i spoczywa w energicznych rękach Naczelnika Wydziału Urzędu Wojewódzkiego, Rolewicza.

Związek Propagandy Wileńszczyzny powstał w roku 1934-tym, w październiku, i już dzisiaj, dzięki energicznemu stanowisku i ofiarnej pracy Dyrektora Adama Krzemienia, przy wybitnem poparciu prezesa Związku, prezydenta Miasta Dra Witolda Malaszewskiego, wykazać się może bardzo poważnym dorobkiem pracy, gdyż zorganizował i bardzo dobrze przeprowadził Tydzień Propagandy Sportu Zimowego na Wileńszczyźnie oraz „Kaziuka". Ta ostatnia impreza, mimo iż po raz pierwszy przeprowadzono ją na terenie Wilna, udała się całkowicie.

Dużą ruchliwość wykazuje Związek Propagandy Turystyki Ziemi Nowogródzkiej, jednakże praca efektywna spodziewana jest dopiero w pierwszych miesiącach letnich. Na czele biura tego Związku w Nowogródku, z polecenia zarządu, stanął p. Szukiewicz, który poza sobą ma bardzo poważne prace wydawnicze turystyczne i organizacyjne.

Jeżeli chodzi o Białostockie, to z inicjatywy pana Ministra Komunikacji inż. Michała Butkiewicza, został powołany do życia regjonalny komitet dla propagandy i rozwoju turystycznego pojezierza augustowsko-suwalskiego, przejawiający bardzo żywą działalność pod kierunkiem p. Wojewody białostockiego, S. Pasławskiego.

Jak widzimy więc, w martwej dotychczas dziedzinie turystycznej na ziemiach północno-wschodnich nastąpiło pewne ożywienie. Realna praca zmierza do przeprowadzenia planowej akcji turystycznej do wszystkich punktów i miejscowości turystycznych i krajoznawczych.

Na zakończenie należy tu wspomnieć jeszcze, że Związek Propagandy Turystycznej Wileńszczyzny wydał jeden barwny afisz propagujący sporty zimowe na Wileńszczyźnie, a obecnie opracowuje podobny afisz sportów letnich. Poza tem, z inicjatywy Wydziału Turystyki Ministerstwa Komunikacji zostanie wkrótce wydany przewodnik po Wilnie pióra prof. dra Stanisława Lorentza, a opracowywany jest — również z inicjatywy tegoż Wydziału Ministerstwa — turystyczny przewodnik kolejowy, obejmujący teren Dyrekcji Kolejowej w Wilnie, z uwzględnieniem kolejowych szlaków turystycznych. (F-k. t-i.)



Sieci rybackie na jeziorze Wyganowskiem

Fot. W. Ostrowski



Poleskie czółno z jednego pnia

Fot. W. Ostrowski

AKCJA TURYSTYCZNA WŚRÓD MŁODZIEŻY. Dla spopularyzowania akcji wycieczkowej w szkołach na terenie wileńskiego Kuratorjum Okręgu Szkolnego, z inicjatywy kuratora Kazimierza Szelągowskiego i dyrektora Kolei Państwowych w Wilnie inż. Kazimierza Falkowskiego, podjęto myśl zorganizowania zebrań poświęconych akcji turystycznej i wycieczkowej wśród młodzieży szkół średnich powszechnych i zawodowych. Inicjatorom chodziło o stworzenie celowego programu dla akcji turystycznej i wycieczkowej wśród młodzieży, aby poszczególne grupy turystyczne i wycieczkowe młodzieży kierowano do pewnych ustalonych punktów i miejscowości turystyczno-krajoznawczych nietylko w obrębie ziem północno-wschodnich, ale również do zachodnich dzielnic Polski.

W tym celu zorganizowano zebrania, na które przybyło nauczycielstwo ze wszystkich szkół. Takie zebrania odbyły się już w Grodnie, w Augustowie, w Suwałkach, w Lidzie, w Nowogródku, w Baranowiczach i Stołpcach. Następne zebrania odbędą się w Słonimie. Wołkowysku, Mołodecznie, Wilejce Powiatowej, Głębokiem i w Święcianach.

Na marginesie tej akcji trzeba zaznaczyć, że jest to pierwsza tego rodzaju pomyślana w Polsce celowa akcja propagandy turystyki wśród młodzieży i niewątpliwie zrealizowanie tej inicjatywy przyniesie duże korzyści młodzieży szkolnej. Władze zaś kolejowe, mając ustalony program wycieczek szkolnych, będą mogły zawczasu obmyśleć i przygotować tabor kolejowy czy też poszczególne wagony dla przewiezienia młodych turystów, wycieczkowiczów i sportowców. (F-k. t-i.)

PROPAGANDA GÓR POLSKICH WE FRANCJI. W ubiegłym sezonie zimowym propaganda gór polskich na terenie Francji poczyniła znaczne postępy. Przyczynił się do tego fakt zorganizowania przez Klub Alpejski Francuski w porozumieniu z Polskiem Towarzystwem Tatrzańskiem i Klubem Alpinistów Czechosłowackich wycieczki zbiorowej do Polski i Czechosłowacji ze zwiedzeniem Pragi, Tatr i Krakowa.

Dnia 28 listopada 1934 w Instytucie Oceanograficznym w Paryżu odbył się wieczór, poświęcony powyższej wycieczce francuskiej. Po przemówieniu p. prezesa Sarraz-Bournet, dłuższy odczyt o wycieczce francuskiej w Tatry wygłosiła p. Yvonne Lacroix, ilustrując swą nader udaną prelekcję serją wspaniałych przeźroczy. Wieczór odbył się uroczyście w obecności przedstawicieli dyplomatycznych oraz delegatów towarzystw kulturalnych i społecznych.

Jako wspomnienie wycieczkowe partji turystów, którzy z Tatr udali się w ub. roku do Karpat Wschodnich, ukazał się w lutowym zeszycie „La Montagne" pięknie ilustrowany i opatrzony mapkami artykuł ks. R. Lenoble p. t. „Dans les Carpathes Orientales", opisujący wyprawę w Gorgany i w Czarnohorę. Praca ta jest jednym wielkim zachwytem nad wspaniałą, pierwotną przyrodą i krajobrazem naszych Beskidów Wschodnich oraz nad ludem huculskim i jego zdobnictwem, ponadto zaś nie szczędzi pochwał polskiej gospodarce turystycznej w Karpatach. Ze schronisk wspomniane są i dodatnio opisane schroniska Pol. Tow. Tatrzańskiego pod Chomiakiem i w Zaroślaku pod Howerlą. Uczestnicy wycieczki zwiedzili: Rafajłową, Doboszankę Niżną, M. Gorgan, Syniak, Żeniec, Tatarów, Worochtę, źródła Prutu i Howerlę, Szpyci oraz Turkuł, skąd zeszli przez Łuhy i Bohdan do Rachowa w Rusi Zakarpackiej. (w. mil.)

KOMUNIKAT ODZNAKI GÓRSKIEJ P. Z. N. za czas od 10 marca do 10 kwietnia b. r. ukazał się niedawno obejmując przydział 54 nowych odznak złotych, 135 odznak srebrnych i zgórą 600 odznak bronzowych. Cyfry te świadczą o doskonałym rozwoju Odznaki Górskiej Polskiego Związku Narciarskiego. Następny komunikat ukaże się w pierwszych dniach maja bieżącego roku. Komunikat ten obejmie prawdopodobnie jeszcze większą ilość odznak.

ROZWÓJ POJEZIERZA SUWALSKO-AUGUSTOWSKIEGO JAKO TERENU TURYSTYCZNO-LETNISKOWEGO. Ministerstwo Komunikacji wydało w formie broszury p. t. „Rozwój Pojezierza Suwalsko-Augustowskiego, jako terenu turystyczno-letniskowego" obszerny protokół konferencji, która odbyła się dnia 21 listopada 1934 r. w Suwałkach z inicjatywy Ministerstwa Komunikacji, pod przewodnictwem p. Ministra inż. Butkiewicza.

W wymienionej broszurze zamieszczono obszerne referaty, wygłoszone podczas konferencji przez p. A. Kaczmarczyka, starostę pow. w Suwałkach, oraz p. Siwika, starostę pow. augustowskiego.

W referatach swoich poruszyli starostowie szereg potrzeb swych powiatów, ujmując je pod kątem widzenia turystyki, a więc omawiając teren, potrzeby komunikacyjne, drogowe, drogi wodne i potrzeby turystyki wodnej, stanowiącej siłę przyciągającą omawianych okolic, rozwój ruchu letniskowego, sportów zimowych, oraz organizację turystyki i propagandy turystycznej.

KONFERENCJA W SPRAWIE TURYSTYKI MOTOROWEJ. Niedawno odbyła się w Ministerstwie Komunikacji konferencja porozumiewawcza w sprawie ustalenia wspólnego programu w zakresie turystyki motorowej.

W konferencji wzięli udział przedstawiciele Automobilklubu Polski, Polskiego Związku Motocyklowego, Touring Klubu i Ligi Drogowej.

Konferencja ta jest jedną z cyklu stałych porozumiewawczych konferencyj, organizowanych przez Wydział Turystyki dla ujednostajnienia współpracy organizacyj turystycznych.

O UMOWĘ TURYSTYCZNĄ MIĘDZY POLSKĄ, A NIEMCAMI. Między Polską a Niemcami toczą się rozmowy na temat zawarcia umowy w sprawie ruchu turystycznego. Jasnem jest, że największy kontyngent turystów może pochodzić z państw, bezpośrednio z nami sąsiadujących, tymczasem — jak dotychczas— na przeszkodzie stoją ograniczenia dewizowe, uniemożliwiające jakikolwiek ruch turystyczny na większą skalę.

Jest nadzieja, że te przedwstępne rozmowy doprowadzą w krótkim czasie do zawarcia układu, normującego ruch turystyczny między wspomnianemi państwami.

UDZIAŁ WYDZIAŁU TURYSTYKI MINISTERSTWA KOMUNIKACJI W ŚWIATOWEJ WYSTAWIE W BRUKSELI. W Światowej Wystawie, której otwarcie nastąpi w końcu kwietnia b. r. w Brukseli, weźmie, jak wiadomo, udział i Polska we własnym pawilonie.

Pawilon polski będzie miał charakter reprezentacyjny a nie handlowy, to też udział w nim wezmą nie poszczególne firmy polskie, a urzędy. W Polsce organizacją Pawilonu Polskiego zajmuje się specjalny komitet z min. Bertonim na czele. Komisarzem generalnym wystawy został p. Vauxelaire, honorowy konsul gen. w Brukseli, prace organizacyjne prowadzą: radca Litwiński i konsul Nagórny.

Część pawilonu została zajęta przez Wydział Turystyki Ministerstwa Komunikacji, który przedstawi propagandowo ujętą turystykę zimową, letnią, górską, kajakową, uwzględniając w fotomontażach i malowidłach piękno Polski i jej bogaty folklor.

POCIĄGI POPULARNE W MIESIĄCU LUTYM. W miesiącu lutym b. r. zorganizowano 18 pociągów popularnych, które przewiozły ogółem 5165 osób, przeważnie turystów zimowych i narciarzy. Wśród wycieczek zorganizowanych pociągami popularnemi znajdowało się sześć z turystami zagranicznymi w ilości ok. 1800 osób.

W porównaniu z lutym 1934 r. ruch pociągami popularnemi znacznie wzrósł, co należy zawdzięczać nowym składom pociągów turystycznych z miejscami leżącemi.

NIEMCY WZORUJĄ SIĘ NA POLSCE. W czasie dorocznego IV raidu kolejowo-narciarskiego bawił w Polsce przedstawiciel zarządu kolei niemieckich przybyły specjalnie, aby zapoznać się z metodami organizowania pociągów popularnych i raidowych, interesując się świadczeniami, jakie kolej daje pasażerom-turystom i t. d.

Gościa z Niemiec specjalnie zainteresowały wagony dancingowy i kąpielowy, jako nowość nigdzie niespotykana.

Jak widzimy, poczynania Min. Komunikacji w dziedzinie ruchu turystycznego spotykają się z ogólnem uznaniem zagranicą.

POWODZENIE NOWOCZESNEJ KOMUNIKACJI SAMOLOT-TORPEDA Z WARSZAWY DO ZAKOPANEGO. Wprowadzony w okresie Bożego Narodzenia nowy sposób komunikacji Warszawa—Zakopane okazał się niezmiernie szczęśliwy. Jak wykazuje statystyka, ilość miejsc w samolocie, startującym z Warszawy, a mającym połączenie Luxtorpedą Kraków—Zakopane w ciągu trzech miesięcy zimowych, wykazała stuprocentowe wykorzystanie.

GORLICE, JAKO OŚRODEK ZAINTERESOWANIA TURYSTÓW Z ZAGRANICY. W maju b. r. przypada 20-sta rocznica wielkiej bitwy pod Gorlicami. W związku z tem napływają z zagranicy liczne zapytania, świadczące o zainteresowaniu wśród byłych wojskowych z czasów wojny światowej i ich rodzin pobojowiskami z czasów wojny w Polsce.

W Krakowie zawiązał się Komitet, który będzie kierował ruchem masowych wycieczek zagranicznych, biorąc pod uwagę najważniejsze osobliwości turystyczne, leżące na tym szlaku, a mianowicie: Kraków, Wieliczka, pobojowiska pod Gorlicami i t. p.

Powyższym projektem zainteresowały się organizacje b. wojskowych na terenie Niemiec, Austrji i Węgier.

BUDOWA DOMU WYCIECZKOWEGO W WILNIE. W Wilnie powstała myśl wybudowania wielkiego domu wycieczkowego — na 500 do 600 osób — który ma stanąć w pobliżu dworca kolejowego. Teren pod budowę tego domu po bardzo niskiej cenie chce oddać p. Stanisław Brzostowski, a sfinansowania budowy tego domu ma podjąć się specjalne konsorcjum. Prawdopodobnie i Fundusz Pracy będzie partycypował w kosztach budowy.

PIŚMIENNICTWO

„SPORT WODNY", nr. 2 poświęcony jest jubileuszowi X-cia Polskiego Związku Żeglarskiego i zawiera: artykuł wstępny gen. M. Zaruskiego, artykuł retrospektywny Cz. Petelenza, notatki historyczne o poszczególnych klubach żeglarskich, których P. Z. Ż. liczy obecnie 17, artykuł R. Niewiadomskiego o wyprawach pełnomorskich naszych żeglarzy p. t.: „Od „Witezia" do „Dali" i „Zjawy", sprawozdanie z XI Sejmiku Żeglarskiego, wreszcie artykuł programowy Cz. Petelenza.

W nr. 3. W. Grzelak pisze o niedomaganiach klubów wioślarskich, główną ich przyczynę widząc w niechęci członków do płacenia wkładek, M. Żarski w artykule „Co nas dzieli" polemizuje ze „Szkwałem", W. Długoszewski zdaje sprawę ze styczniowego Zjazdu Delegatów Polskiego Związku Kajakowego w Krakowie, S. Kosko z załogi „Daru Pomorza" opisuje ostatnią podróż naszego statku szkolnego naokoło świata, dr. S. Klein omawia pakowanie rzeczy na wycieczce kajakowej, L. Wawrynkowski pisze o przygotowaniach kajakowców ziem zachodnich Polski do Olimpjady, T. Semadeni o obozach pływackich, ponadto numer zawiera wspomnienie pośmiertne o ś. p. inż. W. Nieciengiewiczu z Warszawy.

Nr. 4 przynosi artykuł wstępny o przygotowaniach przedolimpijskich i artykuł W. Długoszewskiego na tensam temat; Wielak pisze o turystyce w Polskim Związku Towarzystw Wioślarskich, i podaje szczegóły o tegorocznym międzynarodowym spływie wioślarskim okolicami Berlina; A. Loth omawia reformę tabeli punktacyjnej P. Z. T. W.; W. G. przynosi informacje o zamierzonym przez Ligę Morską i Kolonjalną spływie zbiorowym z Kołomyji do Morza Czarnego; Cz. Petelenz streszcza artykuł z „Die Yacht" o bolączkach regatowych żeglarzy; N. R. udziela wskazówek akademickiej z Wilna, który pragnie opłynąć Bałtyk na kajaku żaglowym; numer zamyka wspomnienie żałobne o ś. p. J. Rudnickim z Krakowa.

KANUSPORT UND FALTBOOTSPORT, organ niemieckiego Związku Kajakowego, nr. 4, zawiera szereg artykułów poświęconych państwowej organizacji sportu niemieckiego „Deutscher Reichsbund für Leibesübungen", w której Niem. Związek Kaj. tworzy „Fachamt Kanusport", uwagi o klasach łodzi wyścigowych ustalonych na zeszłorocznym kongresie IRK w Kopenhadze, oraz 2 plany czwórek olimpijskich, wydane przez Niem. Związek Kaj.

Nr. 5 przynosi m. i.: program turystyczny Niem. Związku Kaj. na r. 1935; szczegółowy program 5 spływów zbiorowych, organizowanych przez N. Z. K. i dostępnych także dla cudzoziemców: 1) Rodan i Riviera, 2) Adyga i Wenecja, 3) Szwajcarja, 4) Finlandja, 5) Ren z Chur do Koblencji, listę składaków niemieckich, artykuł o sporcie kajakowym młodzieży.

LA RIVIERE, organ Canoe Club de France, przynosi w numerze lutowym informacje o rzece Neste, program spływów Touring Club de France, opis spływu Renem w r. 1739, artykuł o slalomie kajakowym, dokończenie opisu spływu Var'em.

W numerze marcowym m. i.: informacje o rzece Drac; interesujący artykuł dyskusyjny w sprawie użycia fartucha w kanadyjce; nową konstrukcję przyczepki samochodowej do transportu kanadyjki; artykuł o ożaglowaniu kanadyjki; opis spływu górnym Verdon'em, program spływów zbiorowych Canoe Club de France.

WYDAWNICTWA KAJAKOWE. Drugie wydanie, poprawione, oficjalnego przewodnika P. Z. K.: „Szlaki Wodne Polski", w opracowaniu A. Heinricha ukaże się w kwietniu b. r.

Nowy Regulamin Regatowy PZK, zatwierdzony przez Zjazd Delegatów PZK w dn. 20 stycznia br., jest w druku i wyjdzie w najbliższych dniach.

RÓŻNE

LIGA OCHRONY PRZYRODY w Polsce posiada wśród swych oddziałów jako jeden z najczynniejszych — oddział w Krakowie, który dnia 23 bież. miesiąca odbył swe walne zgromadzenie. Ze sprawozdania Oddziału L. O. P. wynika, że działalność jego rozwija się pomyślnie, zarówno w kierunku propagandowo-informacyjnym (wykłady, ulotki, zebrania dyskusyjno-informacyjne, udział w uroczystościach i manifestacjach i t. p.), jak szkolnym (kursy dla instruktorów ochrony przyrody, zasilanie bibljotek, szkół i organizacyj społecznych), jak wreszcie w kierunku ściśle ochraniarskim starania o wykupno skał „Prządek" koło Krosna, ochrona i zabezpieczenie licznych drzew zabytkowych, dokarmianie ptactwa porą zimową, udział finansowy w opłacaniu stałego inspektora Związku Opieki nad Zwierzętami, współpraca z Kółkami szkolnemi Młodych Miłośników Przyrody i t. d.

Stała współpraca z Pol. Tow. Tatrzańskiem i Pol. Tow. Krajoznawczem w poszczególnych sprawach, dotyczących ochrony przyrody i jej zabytków cechują w roku ubiegłym pracowitą działalność Krak. Oddziału Ligi Ochrony Przyrody, pozostającego pod prezesurą prof. B. Dyakowskiego, zasłużonego popularyzatora wiedzy o przyrodzie ojczystej i jej ochronie.

JASKINIE BIELSKIE W TATRACH na Spiszu czechosłowackim są obecnie przedmiotem ciekawych doświadczeń, przeprowadzanych z ramienia Klubu Czeskosłow. Turystów. Chodzi mianowicie o sztuczne spowodowanie założenia niektórych partyj tych pięknych grot. Naskutek udostępnienia odpowiednio skierowanego przewiewu rozmaitemi korytarzami tych jaskiń, zaczęły się ukazywać na ścianach grot ciekawe utwory lodowe o nieraz wręcz fantastycznych kształtach; utwory te, na podobieństwo analogicznych objektów w Jaskiniach Lodowych Dobszyńskiej i Silickiej, urozmaicą w znacznym stopniu te okolice Jaskiń Bielskich, gdzie brak jest nacieków wapiennych. Ponadto zaczęły się w grotach tworzyć w niektórych miejscach kombinacje utworów lodowych z naciekami wapiennemi. Ostateczny stan załodzenia okaże się dopiero za kilka lat, gdyż utwory lodowe powstają nadzwyczaj powoli. (w. mil.).

Należytość pocztowa uiszczona ryczałtem

Nr. 3 MARZEC 1935 Rok I

TURYSTA W POLSCE

Adres Redakcji: Kraków, ul. Piłsudskiego 19

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK DLA CZŁONKÓW POLSKIEGO TOWARZYSTWA TATRZAŃSKIEGO, POLSKIEGO ZWIĄZKU NARCIARSKIEGO I POLSKIEGO ZWIĄZKU KAJAKOWEGO. REDAKTOR STANISŁAW FAECHER

NOWE GÓRSKIE PARKI NARODOWE W BUŁGARJI. Bułgarski dziennik urzędowy przyniósł niedawno wiadomość o utworzeniu w grupie górskiej Witoszy (w okol. Sofji) nowego parku narodowego, do którego organizacji obok władz ogólno-administracyjnych, leśnych i oświatowych, powołane zostały również: Bułgarski Związek Turystyczny i Związek ochrony przyrody ojczystej.

Granicami parku objęte są dwa rezerwaty ścisłe: Bistriszki i Torfisztny, gdzie żadna gospodarka ludzka nie będzie dozwolona. Poza tem park ten pomyślany jest jako rezerwat turystyczny. Znajdują się na jego obszarze liczne schroniska, prowadzą przez niego trzy barwnie znakowane, okrężne szlaki turystyczne. Okolice Witoszy są zresztą znanym oddawna terenem górskiej turystyki letniej i narciarskiej. Nowy park obejmuje szczyty, dochodzące do 2285 m n. p. m. — Wiele szczegółów przynoszą w tej dziedzinie ostatnie zeszyty ilustr. miesięcznika sofijskiego „Blgarski Turist".

Drugi bułgarski park narodowy pomyślany jest raczej jako zabytek historyczny i organizowany jest obecnie w okolicach przełęczy Szipka; ma on objąć tereny słynnej bitwy, w której złączone siły rosyjsko-rumuńsko-bułgarskie wywalczyły na Turkach swobodę Bułgarji. Obszar parku obejmie pozostałości okopów i umocnień oraz cmentarze wojskowe w tej pięknej krajobrazowo okolicy Wysokiego Bałkanu. (w. m.).

WYCIECZKA NARCIARSKA DO AUSTRJI. W połowie marca przebywała w górach Austrji popularna wycieczka narciarska, urządzona przez Pol. Tow. Tatrzańskie i Konsulat austrjacki w Krakowie. Wycieczka w liczbie 100 osób, rozdzieliła się w Wiedniu na 4 grupy, które udały się do miejscowości Seefeld (w Tyrolu), St. Johann (koło Kitzbühel), Mariazell i Semmering. Z tych miejscowości uczestnicy poczynili wiele wycieczek górskich, odwiedzając okoliczne tereny narciarskie w Alpach Austrjackich. (w. m.).

ŚWIĘTO GÓR. Główny Komitet „Święta Gór" odbył w początku marca b. r. w Zakopanem posiedzenie, na którem omawiano w ogólnych zarysach program „Święta Gór", które w roku ubiegłym nie odbyło się naskutek klęski powodzi.

W roku bieżącym „Święto Gór" ma się odbyć w ciągu tygodnia w dniach 4—11 lipca b. r. (w. m.).

ZJAZD TURYSTYCZNY ma się odbyć w Krakowie w maju b. r. w związku z dorocznym międzynarodowym kongresem Centralnej Rady Turystycznej (Conseil International de Tourisme). Organizacja ta, mająca za zadanie popieranie światowego rozwoju turystyki skupia touring-kluby i automobil-kluby dwudziestusześciu państw a nadto obejmuje swą współpracą czterdzieścisześć urzędów turystycznych, Międzynar. Unję Kolejową i Międzynar. Związek Biur Podróży „Agot".

W dniach 14—18 maja b. r. będą się odbywały posiedzenia kongresu, przy okazji których zostaną urządzone wycieczki do Wieliczki, Tatr i Pienin, jak również zorganizowana zostanie międzynar. wystawa afiszów propagandowo-turystycznych. Gościom zagranicznym ułatwi się przy tej sposobności możność fachowego zapoznania się z Krakowem, jego zabytkami historycznemi i artystycznemi oraz walorami turystycznemi miasta i regjonu krakowskiego.

RAJDY NARCIARSKIE P. T.T. W ciągu marca b. r. odbyły się dwa górskie rajdy narciarskie, urządzone przez Polskie Tow. Tatrzańskie. Pierwszy z nich, urządzony przez Sekcję Narciarską Oddz. Lwowskiego P. T. T., odbył się w dniach od 9 do 17 marca b. r. w Karpatach Wschodnich. Rajd ten w ciągu 9 dni przebył trasę od Sławska przez Gorgany po Woronienkę.

Drugi rajd został zorganizowany w Tatrach Zachodnich przez Sekcję Narciarską P. T. T. w Zakopanem. Odbył się w dniach od 17 do 24 marca b. r. pod kierownictwem pp. J. Oppenheima i T. Wróbla. Trasa tego zajmującego rajdu była następująca: Zakopane — dolina Małej Łąki — Przysłop Miętusi — dol. Kościeliska — przełęcz Tomanowa — Hala Pyszna (nocleg w schronisku S. N. P. T. T.); drugi dzień: Hala Pyszna — Siwa Przełęcz — grań Ornaku — przełęcz Iwaniacka — dol. Chochołowska (nocleg w schronisku Warsz. Klubu Narc. na Polanie Chochołowskiej); trzeci dzień: wycieczka na Trzydniowski Wierch i zjazd do dol. Chochołowskiej. Następne dni zajęły wycieczki na Długi Upłaz, Rakoń i Wołowiec oraz w okoliczne tereny narciarskie. Dnia 24. III. b. r. nastąpił powrót rajdu do Zakopanego. (w. m.).



Ogólny widok katedry w Płocku Fot. H. Poddębski (ze zb. Wydz. Tur. M. K.)

WYDAJĄ: POLSKIE TOWARZYSTWO TATRZAŃSKIE, POLSKI ZWIĄZEK NARCIARSKI I POLSKI ZWIĄZEK KAJAKOWY. — REDAGUJE KOMITET W SKŁADZIE: DR. A. BOBER (P. Z. KAJ.), ST. FAECHER (P. Z. N.), PROF. DR. W. GOETEL (P. T. T. — PRZEWODNICZĄCY), H. GROSMAN (P. Z. N.), PROF. A. HŁAWICZKA (P. Z. KAJ.), J. A. SZCZEPAŃSKI (P. T. T.)
DRUKARNIA NARODOWA W KRAKOWIE, UL. PIŁSUDSKIEGO